Transports Canada Transport Canada

TRANSPORTS CANADA

Rapport sur les plans et les priorités

2013-2014

Canada

Transports Canada

2013-2014

Rapport sur les plans et les priorités

L'honorable Denis Lebel, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Table des matières

Message du ministre 1

Section I : Survol de l'organisation 3

Raison d'être et Responsabilités 3

Résultats stratégiques et architecture d'alignement des programme (AAP) 4

Priorités organisationnelles 6

Analyse du risque 10

Sommaire de la planification 14

Profil des dépenses 19

Budget des dépenses par crédit voté 20

Contribution à la Stratégie fédérale de développement durable 20

Section II : Analyse des programmes par résultat stratégique 22

Résultat stratégique 1 : Un réseau de transport efficace 23

Programme 1.1 : Cadres qui appuient le marché des transports 23

Programme 1.2 : Portes d'entrée et corridors 26

Programme 1.3 : Infrastructures de transport 29

Programme 1.4 : Analyse et innovation dans le secteur des transports 31

Résultat stratégique 2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement 33

Programme 2.1 : Air pur - Transport 34

Programme 2.2 : Eau propre - Transport 36

Programme 2.3 : Gérance de l'environnement - Transport 38

Résultat stratégique 3 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr 40

Programme 3.1 : Sécurité aérienne 41

Programme 3.2 : Sécurité maritime 43

Programme 3.3 : Sécurité ferroviaire 45

Programme 3.4 : Sécurité des véhicules automobiles 48

Programme 3.5 : Transport des marchandises dangereuses 50

Programme 3.6 : Sûreté aérienne 52

Programme 3.7 : Sûreté maritime 54

Programme 3.8 : Sûreté du transport terrestre et intermodal 56

Programme 3.9 : Sécurité et sûreté multimodale 57

Programme 4.1 : Services internes 59

Section III : Renseignements supplémentaires 62

Principales données financières 62

Liste des tableaux de renseignements supplémentaires 63

Rapport sur les dépenses fiscales et les évaluations 64

Section IV : Autres sujets d'intérêt 65

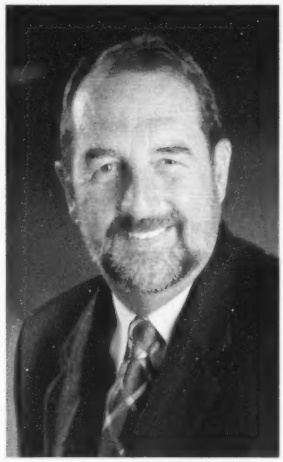
Coordonnées de la personne-ressource de l'organisation 65

Sites web utiles 65

Notes en fin d'ouvrage 66

Message du ministre

En tant que ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, je suis fier des efforts que nous déployons pour veiller à ce que nos moyens de transport soient sécuritaires, sûrs, écologiques et efficaces, tant au Canada que dans le reste du monde, et je suis ravi de présenter au Parlement le *Rapport sur les plans et priorités 2013-2014* de Transports Canada.



Nous nous efforcerons au cours de la prochaine année de continuer à remplir notre mandat principal tout en appuyant les priorités globales du gouvernement, qui favorisent la croissance, la création d'emplois et la prospérité économique.

En 2013-2014, nous nous emploierons à réaliser cinq objectifs principaux :

Préciser et renforcer la fonction de surveillance de Transports Canada afin d'améliorer la sécurité et la sûreté des transports. Sachant à quel point cet objectif est important en ce qui concerne le rôle du Ministère, nous appliquerons de façon plus uniforme les régimes d'application de la loi ainsi que de planification et d'établissement de rapports d'inspection axés sur les risques, et ce, dans tous les modes de transport. De plus, nous améliorerons la formation de nos inspecteurs et de nos experts techniques pour veiller à ce qu'ils conservent leurs aptitudes et les compétences dont ils ont besoin. En tant que chef de file mondial de la promotion de la sécurité de l'aviation, Transports Canada mettra entièrement en œuvre son plan d'action du programme de sécurité de l'Aviation civile.

S'assurer que notre infrastructure essentielle est sécuritaire, sûre, efficace et respectueuse de l'environnement. En misant sur les nombreux investissements et sur les progrès réalisés à ce jour dans le cadre du Plan d'action économique pour améliorer les routes et les ponts, de même que les infrastructures de transport routier, ferroviaire, aérien et maritime du Canada, Transports Canada mettra en place une administration canadienne responsable du passage frontalier en prévision de la construction du nouveau passage Windsor-Detroit. Nous entreprendrons aussi les prochaines étapes, y compris la réalisation de l'évaluation environnementale, en vue de la construction d'un nouveau pont pour le Saint-Laurent, un ouvrage qui remplacera le pont Champlain à Montréal. Enfin, nous poursuivrons, avec les États-Unis, nos initiatives communes dans le cadre du plan d'action « Par-delà la frontière », qui vise à accroître la sûreté à la frontière et à y faciliter les déplacements et le commerce.

Veiller à ce que les politiques, les programmes et les activités de Transports Canada répondent aux besoins du réseau de transport à long terme grâce au renouvellement des politiques. Nous avons déjà réalisé des progrès sur ce plan, notamment en élaborant de nouvelles lois et de nouveaux règlements. On n'a qu'à penser, par exemple, à la *Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises*, qui a été présentée en décembre 2012 et qui aidera les expéditeurs à maintenir et à développer leur entreprise, tout en veillant à ce que les compagnies de chemin de fer puissent gérer un réseau de transport efficace pour tous.

Élaborer et mettre en œuvre des initiatives pour contribuer au programme de développement responsable des ressources du gouvernement. Nous contribuerons activement à la réalisation de cet objectif en réduisant la paperasserie et en renforçant les exigences en matière d'inspection des pétroliers.

Mettre en œuvre les efficiences annoncées dans le Plan d'action économique de 2012. En réduisant nos frais généraux administratifs, en consolidant et en rationalisant nos programmes et nos ressources et en modifiant notre façon de fonctionner à l'interne, nous permettrons aux Canadiens et aux entreprises de traiter plus facilement avec leur gouvernement.

En tant que ministre, je suis persuadé que, grâce à la détermination de nos employés, nous réaliserons ces objectifs et que nous préserverons la confiance des Canadiens envers le Ministère.

L'honorable Denis Lebel, C.P., député,
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Section I : Survol de l'organisation

Raison d'être et Responsabilités

Transports Canada[i] est responsable des politiques et des programmes en matière de transport du gouvernement du Canada. Le Ministère prépare et applique des règlements, des politiques et des services assujettis aux pouvoirs législatifs du Parlement. Bien qu'il n'assume pas la responsabilité directe de tous les aspects ou modes de transport, le Ministère joue un rôle de premier plan afin de veiller à ce que toutes les parties du réseau de transport, à l'échelle de Canada, fonctionnent conjointement de manière efficace.

Transports Canada fait partie du Portefeuille des transports, de l'infrastructure et des collectivités[ii], qui comprend Transports Canada, Infrastructure Canada, des organismes à gouvernance partagée (p. ex. la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent[iii]), des sociétés d'État (p. ex. l'Administration de pilotage des Grands Lacs[iv] et la Société canadienne des postes[v]) ainsi que des tribunaux et organismes administratifs (p. ex. le Tribunal d'appel des transports du Canada[vi]). Le regroupement de ces organisations en un seul portefeuille permet une prise de décision intégrée en ce qui concerne les questions de transport.

NOTRE VISION
Un réseau de transport au Canada qui est reconnu mondialement comme étant sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

La vision du Ministère d'un réseau de transport durable assure la cohésion et la conciliation des objectifs sociaux, économiques et environnementaux. Les trois grands principes de notre vision accordent une attention toute particulière aux points suivants :

- un niveau de sécurité et de sûreté le plus élevé possible pour protéger la vie et les biens grâce à des normes de rendement et à la réglementation, au besoin;
- l'efficacité dans le transport des personnes et des biens pour favoriser la prospérité économique et une qualité de vie durable en fonction de la concurrence et de l'utilisation ciblée de la réglementation et du financement public;
- un plus grand respect de l'environnement pour l'héritage des générations futures de Canadiens en se fondant sur les processus de planification et d'évaluation environnementale lors des décisions en matière de transport et de l'utilisation sélective de la réglementation et du financement public.

Résultats stratégiques et architecture d'alignement des programme (AAP)

Comme l'illustre le tableau 1, l'architecture d'alignement des programmes de Transports Canada comprend 16 programmes qui contribuent à l'atteinte des trois résultats stratégiques ministériels suivants :

1. un réseau de transport efficient;
2. un réseau de transport respectueux de l'environnement;
3. un réseau de transport sécuritaire et sûr.

Le 17[e] programme, Services internes, appuie les trois résultats stratégiques.

Ces résultats stratégiques contribuent expressément à cinq résultats du gouvernement du Canada[vii].

RÉSULTATS STRATÉGIQUES DE TRANPORTS CANADA	RÉSULTATS DU GOUVERNEMENT DU CANADA
RS1 Un réseau de transport efficace	1. Affaires économiques : Une croissance économique forte[viii]
	2. Affaires économiques : Une économie axée sur l'innovation et le savoir[ix]
	3. Affaires économiques : Un marché équitable et sécurisé[x]
RS2 Un réseau de transport respectueux de l'environnement	4. Affaires économiques : Un environnement propre et sain[xi]
RS3 Un réseau de transport sécuritaire et sûr	5. Affaires sociales : Un Canada sécuritaire et sécurisé[xii]

Figure 1: Architecture d'alignement des programmes (AAP) 2013-2014 de Transports Canada

1 Un réseau de transport efficace	2 Un réseau de transport respectueux de l'environnement	3 Un réseau de transport sécuritaire et sûr	
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports	**2.1 Air pur - Transport**	**3.1 Sécurité aérienne**	**3.5 Transport des marchandises dangereuses**
1.1.1 Cadre qui appuie le marché du transport aérien	2.1.1 Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance	3.1.1 Cadre réglementaire de la sécurité aérienne	3.5.1 Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses
1.1.2 Cadre qui appuie le marché du transport maritime	2.1.2 Air pur - Programmes	3.1.2 Surveillance de la sécurité aérienne	3.5.2 Surveillance du transport des marchandises dangereuses
1.1.3 Cadre qui appuie le marché du transport terrestre	**2.2 Eau propre - Transport**	3.1.3 Aide aux immobilisations aéroportuaires	3.5.3 Intervention d'urgence – Transport des marchandises dangereuses
1.1.4 Commerce et cadres internationaux	2.2.1 Cadre réglementaire du programme Eau propre	3.1.4 Services des aéronefs	**3.6 Sûreté aérienne**
1.2 Portes d'entrée et corridors	2.2.2 Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau	**3.2 Sécurité maritime**	3.6.1 Cadre réglementaire de la sûreté aérienne
1.2.1 Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique	**2.3 Gérance de l'environnement - Transport**	3.2.1 Cadre réglementaire de la sécurité maritime	3.6.2 Surveillance de la sûreté aérienne
1.2.2 Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers		3.2.2 Surveillance de la sécurité maritime	3.6.3 Programme d'infrastructure technologique
1.3 Infrastructures de transport		3.2.3 Protection des eaux navigables	**3.7 Sûreté maritime**
1.3.1 Infrastructure de transport aérien		**3.3 Sécurité ferroviaire**	3.7.1 Cadre de réglementation en matière de sûreté maritime
1.3.2 Infrastructure de transport maritime		3.3.1 Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire	3.7.2 Surveillance de la sûreté maritime
1.3.3 Infrastructure de transport terrestre et intermodale		3.3.2 Surveillance de la sécurité ferroviaire	3.7.3 Centres d'opérations de sécurité maritime
1.4 Analyse et innovation dans le secteur des transports	**4.1 Services internes (soutien aux résultats stratégiques)**	3.3.3 Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire	**3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal**
1.4.1 Analyse et recherche socio-économiques	4.1.1 Soutien à la gouvernance et à la gestion	**3.4 Sécurité des véhicules automobiles**	**3.9 Sécurité et sûreté multimodale**
1.4.2 Innovation, recherche, développement et technologie dans le secteur des transports	4.1.2 Services de gestion des ressources	3.4.1 Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles	3.9.1 Stratégies et services intégrés multimodals
1.4.3 Cadre et gérance des données sur le transport	4.1.3 Services de gestion des biens	3.4.2 Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles	3.9.2 Préparatifs d'urgence et les activités du Centre d'intervention
		3.4.3 Sécurité des transporteurs routiers	3.9.3 Formation technique intégrée

INDEX	Résultat stratégique	Programme	Sous-programme

Priorités organisationnelles

Transports Canada a défini cinq priorités pour 2013-2014. Celles-ci cadrent avec les priorités du gouvernement du Canada, elles appuient l'atteinte des résultats stratégiques du Ministère et elles aident ce dernier à gérer les risques. Pendant l'année, la haute direction accordera une attention particulière aux plans élaborés en vue de répondre à ces priorités et d'obtenir des résultats.

Priorité n°1	Type[1]	Résultats stratégiques et/ou programmes
Préciser et renforcer la fonction de surveillance de Transports Canada afin d'améliorer la sécurité et la sûreté des transports.	En cours	RS3 Un réseau de transport sécuritaire et sûr (tous les programmes visés par le RS3)

Description

Pourquoi s'agit-il d'une priorité?

Un réseau de transport sécuritaire et sûr assure le transport des personnes et des biens dans l'ensemble du Canda ainsi que vers des destinations internationales sans entraîner de perte de vie, de blessure ou de dommage matériel. La précision et le renforcement de la fonction de surveillance de Transports Canada permettront à celui-ci de mieux collaborer avec l'industrie du transport en vue de maintenir une culture de la sécurité et de la sûreté.

Plans en vue de donner suite à la priorité

- Amélioration de l'application uniforme des régimes nationaux et modaux de mise en application de la loi et de planification et d'établissement des rapports d'inspection fondés sur le risque.
- Amélioration du régime de formation des inspecteurs et des experts techniques pour veiller à ce que ceux-ci conservent leurs aptitudes et les compétences requises.
- Renforcement des valeurs et de l'éthique de sorte que nos employés continuent de faire preuve de professionnalisme dans leurs rapports avec les clients, le public et l'industrie.
- Achèvement de la mise en œuvre du plan d'action du programme de sécurité de l'Aviation civile.

[1] Le mot « type » est défini de la façon suivante : **priorité déjà établie** – établie au cours du premier ou du deuxième exercice précédant l'exercice visé par le rapport; **priorité permanente** – établie au moins trois exercices avant l'exercice visé par le rapport; **nouvelle priorité** – établie au cours de l'exercice visé par le RPP ou le RMR.

Priorité n°2	Type	Résultats stratégiques et/ou programmes
S'assurer que l'infrastructure essentielle est sécuritaire, efficace et respectueuse de l'environnement	En cours	RS1 Un réseau de transport efficient (programmes 1.2 et 1.3) RS3 Un réseau de transport sécuritaire et sûr (programmes 3.6 et 3.8)

Description

Pourquoi s'agit-il d'une priorité?

Un réseau de transport efficient appuie le commerce et la prospérité économique et il contribue à la qualité de vie des Canadiens. Il est essentiel pour le réseau de transport que les grands corridors de commerce soient dotés d'infrastructures adéquates.

Plans en vue de donner suite à la priorité

- Faire progresser les travaux du Passage international de la rivière Detroit en finalisant les transactions immobilières au Canada et en amorçant les acquisitions aux États-Unis; en préparant le site de l'esplanade canadienne en vue de la construction et faisant progresser les travaux sur le processus d'approvisionnement.
- Terminer l'évaluation environnementale du nouveau pont pour le fleuve Saint-Laurent qui remplacera le pont Champlain; faire progresser les travaux visant les biens immobiliers et les services publics ainsi que le processus d'approvisionnement et amorcer la construction du pont-jetée temporaire de l'île des Sœurs.
- Poursuivre la mise en œuvre des initiatives du plan d'action « Par-delà la frontière » liées à la facilitation et à la sûreté du transport transfrontalier.

Priorité n° 3	Type	Résultats stratégiques et/ou programmes
Veiller à ce que les politiques, les programmes et les activités de Transports Canada répondent aux besoins du réseau de transport à long terme au moyen du renouvellement des politiques.	Engagement préalable	RS1 Un réseau de transport efficient (tous les programmes visés par le RS1) RS2 Un réseau de transport respectueux de l'environnement (tous les programmes visés par les RS)

Description

Pourquoi s'agit-il d'une priorité?

Le transport est indispensable à la prospérité sociale et économique du Canada. Cette priorité permet de veiller à ce que nos approches stratégiques continuent d'être pertinentes, de répondre aux besoins du secteur des transports et d'équilibrer les objectifs sociaux, économiques et environnementaux.

Plans en vue de donner suite à la priorité

- Mettre en œuvre la *Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises*.
- Élaborer le processus à utiliser pour l'examen de la *Loi sur les transports au Canada* prévu par la loi.
- Engager les intervenants de l'industrie et les représentants du gouvernement fédéral concernés afin d'établir une voie à suivre pour tenir compte des possibilités à court terme et faire progresser le dialogue à long terme sur les questions concernant la compétitivité.
- Continuer d'appuyer l'innovation en perfectionnant les pratiques exemplaires novatrices, les applications technologiques et la capacité de recherche dans le secteur.

Priorité n° 4	Type	Résultats stratégiques et/ou programmes
Élaborer et mettre en œuvre des initiatives pour contribuer au programme de développement responsable des ressources du gouvernement	Nouvelle	RS2 Un réseau de transport respectueux de l'environnement (tous les programmes visés par les RS) RS3 Un réseau de transport sécuritaire et sûr (programmes 3.2 et 3.9)

Description

Pourquoi s'agit-il d'une priorité?

Le gouvernement du Canada prend des mesures pour s'assurer que l'exploitation des ressources naturelles du Canada contribue à la croissance soutenue de l'économie et des emplois tout en renforçant la protection de l'environnement. Transports Canada fera preuve de leadership dans ses champs de responsabilité.

Plans en vue de donner suite à la priorité

- Réduire le fardeau réglementaire des entreprises, y compris pour l'exploitation des ressources naturelles, en mettant en œuvre des réformes de la gestion de la réglementation et des améliorations de la planification réglementaire, tout en veillant à la sécurité, à la sûreté et à la durabilité environnementale du réseau de transport.
- Définir des mesures ultérieures visant à appuyer le développement responsable des ressources de façon à renforcer la sécurité des navires-citernes, le régime national de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures et le transport maritime sécuritaire et respectueux de l'environnement.
- Remplir nos obligations en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012).*

Priorité n° 5	Type	Résultats stratégiques et/ou programmes
Mettre en œuvre les efficiences annoncées dans le Plan d'action économique de 2012.	Nouvelle	Tous les RS (tous les programmes)

Description

Pourquoi s'agit-il d'une priorité?

Le gouvernement du Canada s'est engagé à réaliser des gains d'efficacité et d'efficience au titre des opérations, des programmes et des services gouvernementaux, ce qui améliorera les façons dont les canadiens et les entreprises transigent avec le gouvernement.Transports Canada travaille en vue de mener à bien ces engagements, tout en garantissant un réseau de transport durable.

Plans en vue de donner suite à la priorité

- Mener à bien les plans approuvés dans le cadre de chaque initiative afin de réaliser les économies escomptées, de manière à donner un soutien et des renseignements aux employés pendant la transition.
- Communiquer clairement les incidences sur les activités, les programmes et la prestation des services.

Analyse du risque

Contexte opérationnel

Les transports relient toutes les activités socioéconomiques du Canada. En effet, ils donnent accès aux marchés des ressources naturelles et des produits agricoles ainsi que des produits manufacturés et des services. Ils permettent également aux Canadiens et aux visiteurs d'avoir accès aux activités professionnelles et de loisirs. Les transports relient les collectivités dans l'ensemble du Canada, dans des conditions variées et parfois même extrêmes. Dans le cadre du Rapport annuel sur la situation des transports au Canada,[xiii] on examine les transports à partir de différents points de vue, y compris les incidences sur l'économie, les facteurs clés touchant les quatre modes de transport (aérien, maritime, ferroviaire et routier), le transport des marchandises dangereuses, les portes d'entrée et les corridors de commerce du Canada ainsi que les tendances et les enjeux futurs.

En raison de sa vaste portée, le réseau de transport du Canada peut être vulnérable aux enjeux de grande envergure ayant des incidences incertaines. De plus, bien que le Ministère joue un rôle de

leadership afin de veiller à ce que toutes les parties du réseau de transport fonctionnent conjointement de manière efficace, il n'assume pas la responsabilité de tous les aspects ou modes de transport. Par conséquent, la structure complexe du réseau de transport national qui englobe des ordres multiples de gouvernement qui interagissent avec les intervenants du secteur privé et les usagers exige que Transports Canada gère les risques efficacement dans la mesure du possible. À cette fin, le Ministère relève et analyse les risques et il élabore des stratégies d'atténuation convenables pour atteindre ses résultats stratégiques. La gestion des risques ne consiste pas à prévoir l'avenir, mais à analyser et à comprendre les résultats possibles selon divers scénarios.

Transports Canada a une politique de gestion intégrée des risques en place, qui comprend une structure de gouvernance claire et qui favorise l'intégration systématique des pratiques de gestion des risques pour faire face aux risques et aux incertitudes. Bien que nos compétences en gestion des risques soient en constante évolution, des progrès notables ont été accomplis. Par exemple, dans tous les modes de transport, les activités de surveillance de la sécurité et de la sûreté sont menées de façon à peaufiner l'approche axée sur les risques lors des activités d'inspection et d'application de la loi. En outre, les risques sont relevés à tous les niveaux de l'organisation dans le cadre du processus de planification et d'établissement de rapports intégrés du Ministère, ce qui permet de prendre des décisions plus éclairées.

Principaux secteurs de risque et réponses au risque

L'approche de gestion intégrée du risque de Transports Canada comprend également la conception d'un profil de risque ministériel qui offre un aperçu clair des principaux risques ministériels. Il permet de concentrer l'attention et les actions de la gestion sur ce qui pourrait avoir la plus grande incidence sur nos résultats. Nous ajustons le profil de risque ministériel au besoin afin de refléter les conséquences des activités de réponse au risque et les changements dans nos conditions opérationnelles à mesure qu'ils surviennent. À la suite de l'analyse de l'environnement et de consultations à l'échelle du Ministère, Transports Canada a cerné quatre principaux secteurs de risque pour son profil de risque ministériel 2012-2013. Même si ces quatre secteurs sont les mêmes que ceux qui étaient présentés dans le profil de risque ministériel précédent, nous avons peaufiné les énoncés de risque afin de porter une attention particulière sur des questions particulières présentes dans les secteurs de risque définis précédemment.

Nous avons évalué ces risques en fonction de leur probabilité et leur incidence possible sur notre capacité de réaliser notre mandat et d'atteindre nos résultats stratégiques. Les quatre secteurs de risque sont les suivants : 1) efficience du réseau de transport; 2) efficacité de la surveillance; 3) menace contre la sûreté; 4) gestion du changement. Transports Canada a établi 28 réponses en cours ou nouvelles visant à réduire ces risques. Les nouvelles réponses au risque sont alignés à nos priorités ministérielles.

1) Efficience du réseau de transport : Transports Canada pourrait ne pas posséder les outils adéquats (politiques, lois et règlements, programmes, financement et partenariats) lui permettant d'influencer des projets d'amélioration de l'infrastructure stratégique nécessaires pour appuyer des initiatives critiques d'expansion du commerce et de développement des ressources.

Les Canadiens sont très dépendants du réseau de transport pour faire circuler les personnes et les marchandises sur de grandes distances et vers les marchés mondiaux par transport aérien, maritime ou terrestre. Les phénomènes météorologiques violents, l'incertitude reliée à l'économie mondiale et les retards dans l'adoption de nouvelles technologies (p. ex. s'adapter au changement climatique) constituent les facteurs de risque, en partie attribuables aux pressions économiques.

Nous reconnaissons qu'un stress supplémentaire pourrait avoir une incidence économique sur les intervenants (secteur commercial et grand public), ce qui pourrait entraîner à court terme et à moyen terme des réductions du volume des échanges et des investissements. Toutefois, grâce à des programmes d'infrastructure précédents et en cours et à des mesures souples du secteur privé, une grande partie de l'infrastructure de transport liée aux échanges commerciaux a été améliorée et étendue, y compris dans les régions éloignées. Nos priorités actuelles aideront également à répondre à ce risque. On procède à l'amélioration ou la reconstruction des principaux ponts ainsi qu'au renouvellement de nos politiques, programmes et activités afin de veiller à ce qu'ils répondent, à long terme, aux besoins du réseau de transport.

2) Efficacité de la surveillance : Les efforts de renforcement des systèmes, des processus et de l'orientation fonctionnelle du personnel de première ligne pourraient ne pas être suffisamment avancés et communiqués assez efficacement afin de promouvoir un régime de surveillance uniforme et rigoureux pour tous les modes de transport.

Transports Canada est le seul organisme de réglementation de la sécurité et de la sûreté pour plusieurs modes de transport et il partage les responsabilités réglementaires pour d'autres modes.

Dans un environnement complexe et en évolution rapide où interviennent plusieurs administrations, il est de plus en plus difficile d'assurer une surveillance efficace du réseau de transport national. Alors que les modifications législatives et réglementaires se poursuivent, en plus du développement de systèmes et des procédures de surveillance et de contrôle réglementaires axés sur le risque, nos efforts pour réduire le risque lié à la surveillance ne sont pas encore complets. Les facteurs de risque sont les suivants : la dépendance aux autres ministères et compagnies privées pour gérer et exécuter certaines responsabilités de surveillance; la hausse d'activités dans les régions éloignées; la nécessité d'offrir la formation et les outils appropriés aux inspecteurs; et la disponibilité de personnes spécialisées et d'experts. Le nouvel

énoncé de risque se concentrera sur les réponses au risque sur les besoins du personnel de première ligne afin qu'il dispose des outils, de la formation et de la résilience nécessaires pour intervenir adéquatement, tout en contrôlant la conformité avec la réglementation.

Sans atténuation du risque, l'impact du risque lié à la surveillance pourrait être élevé. Cependant, notre priorité ministérielle précisera et renforcera la fonction de surveillance de Transports Canada afin d'améliorer la sécurité et la sûreté des transports, y compris le système de gestion des priorités réglementaires fondé sur le risque et une structure de gouvernance comportant des critères de responsabilisation, des rôles et des responsabilités clairs, pour répondre directement à ce risque. Les groupes modaux ont adopté des mesures importantes afin de mieux utiliser les ressources d'application de la loi, et ceci est reflété dans les réponses liées au risque des programmes et de l'exploitation.

3) Menace contre la sûreté : Les systèmes et les processus en place pourraient ne pas être suffisamment robustes pour répondre en temps opportun et de manière appropriée en cas de menace majeure pour la sûreté du transport ou d'incident majeur.

En raison des problèmes économiques mondiaux et de l'agitation politique, le terrorisme continue de représenter un risque important pour les réseaux de transport. Un facteur de risque clé est le suivant : la dépendant de Transports Canada à des protocoles et à des canaux de communication formels avec des organismes tiers en matière de renseignement et d'information fournie en temps opportun. Puisque nous devons pouvoir répondre à des événements de sûreté importants adéquatement et rapidement, nous continuerons de nous concentrer sur le risque lié à la sûreté, en mettant davantage l'accent sur la coordination des renseignements de sûreté avec des tierces parties et les partenaires, ainsi que sur les systèmes et les processus de sûreté internes. Nos priorités contribueront à maintenir l'accent sur le renforcement de notre fonction de surveillance.

4) Gestion du changement : La capacité interne (les personnes, les ressources, les systèmes, les processus) pourrait représenter un défi pour appuyer de façon efficiente les initiatives liées à la gestion du changement.

Ce risque pourrait faire baisser la qualité et le niveau de service et/ou des ressources nécessaires pour les initiatives de transformation clés, comme la réorganisation d'Aviation civile et de Sécurité et sûreté maritimes, y compris les systèmes et les processus. Ceci peut avoir des effets négatifs sur la prestation des programmes clés. Les changements en cours dans nos fonctions de surveillance nécessiteront une gestion minutieuse et soutenue.

Nos réponses viseront principalement l'obtention de la capacité interne afin de poursuivre les initiatives de transformation. L'une de nos priorités ministérielles est d'améliorer l'efficacité et l'efficience de nos opérations, de façon à fournir de l'aide et des renseignements aux employés et aux intervenants durant la transition. Nous continuerons également à informer la haute direction sur les progrès des initiatives clés de façon à ce qu'elle puisse prendre des mesures adaptées au besoin.

Sommaire de la planification

Le tableau sur les ressources financières suivant offre un résumé des dépenses totales prévues pour Transports Canada au cours des prochains exercices.

Pour plus de détails sur les dépenses prévues[xiv], y compris les ajustements, veuillez consulter le site web de Transports Canada.

Ressources financières (dépenses prévues – en millions de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2013-2014	Dépenses prévues 2013–2014	Dépenses prévues 2014–2015	Dépenses prévues 2015–2016
1 512	1 523	1 450	1 336

Le tableau suivant sur les ressources humaines offre un résumé des ressources humaines totales prévues pour Transports Canada au cours des trois prochains exercices.

Ressources humaines (équivalents temps plein – ETP)

2013–2014	2014–2015	2015–2016
5 276	5 137	5 093

Tableau récapitulatif de la planification

Les tableaux suivants présentent :

- les dépenses projetées pour 2012-2013 et les dépenses prévues pour les trois prochains exercices, par programme, pour appuyer chaque résultat stratégique;
- les dépenses ministérielles totales projetées pour l'ensemble des programmes en 2012-2013 et prévues pour les trois prochains exercices;
- les résultats stratégiques 1, 2 et 3, – Conformité de la contribution des programmes avec les résultats du gouvernement du Canada.

Résultat stratégique	Programme	Dépenses réelles (en millions de dollars)		Dépenses projetées 2012-2013 (en millions de dollars)	Dépenses prévues (en millions de dollars)			Cohérence avec les résultats du gouvernement du Canada[xv]
		2010 – 2011	2011 – 2012		2013 – 2014	2014 – 2015	2015 – 2016	
Résultat stratégique 1 : Un réseau de transport efficace[2]	1.1 Cadres qui appuient le marché des transports	14	13	12	12	12	12	Un marché équitable et sécurisé[xvi]
	1.2 Portes d'entrée et corridors	243	200	411	538	544	469	Une croissance économique forte[xvii]
	1.3 Infrastructures de transport	283	366	337	321	264	247	
	1.4 Analyse et innovation dans le secteur des transports	20	18	16	15	13	13	Une économie axée sur l'innovation et le savoir[xviii]
Sous-total[3]		**559**	**597**	**776**	**886**	**833**	**741**	

[2] Un nouveau sous-programme, 1.1.4 – Cadres internationaux et échanges commerciaux a été créé pour 2013-2014. La plupart de ces activités relevaient de Services internes au cours des dernières années. En outre, le Centre d'expertise pour les paiements de transfert a été déplacé des Services internes au sous-programme 1.3.3.3. Le Programme 1.4, – Innovation dans le secteur des transports a été modifié et s'intitule désormais Analyse et innovation dans le secteur des transports en 2013-2014. Les fonctions d'analyse économique, qui relevaient préalablement de Services internes, ont été attribuées aux nouveaux sous-programmes 1.4.

[3] Les chiffres ayant été arrondis, le total des colonnes peut ne pas être exact.

Résultat stratégique	Programme	Dépenses réelles (en millions de dollars)		Dépenses projetées 2012-2013 (en millions de dollars)	Dépenses prévues (en millions de dollars)			Cohérence avec les résultats du gouvernement du Canada[xix]
		2010 – 2011	2011 – 2012		2013 – 2014	2014 – 2015	2015 – 2016	
Résultat stratégique 2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement	2.1 Air pur - Transport	17	14	22	37	24	26	Un environnement propre et sain[xx]
	2.2 Eau propre - Transport	8	7	9	2	2	2	
	2.3 Gérance de l'environnement - Transport[4]	42	25	23	31	25	11	
Sous-total[5]		**67**	**46**	**54**	**70**	**62**	**40**	

[4] Pour 2013-2014, le Service de consultation auprès des Autochtones, qui relevait de Services internes, a été intégré à 2.3.

[5] Les chiffres ayant été arrondis, le total des colonnes peut ne pas être exact.

Résultat stratégique	Programme	Dépenses réelles (en millions de dollars)		Dépenses projetées 2012-2013 (en millions de dollars)	Dépenses prévues (en millions de dollars)			Cohérence avec les résultats du gouvernement du Canada[xxi]
		2010 – 2011	2011 – 2012		2013 – 2014	2014 – 2015	2015 – 2016	
Résultat stratégique 3 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr[6]	3.1 Sécurité aérienne	211	222	212	215	213	211	Un Canada sécuritaire et sécurisé[xxii]
	3.2 Sécurité maritime	83	75	62	58	50	49	
	3.3 Sécurité ferroviaire	42	33	39	34	34	34	
	3.4 Sécurité des véhicules automobiles	31	24	23	25	20	20	
	3.5 Transport des marchandises dangereuses	14	14	13	13	13	13	
	3.6 Sûreté aérienne	34	36	34	33	32	30	
	3.7 Sûreté maritime	18	17	15	15	14	14	
	3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal	6	5	4	5	5	5	
	3.9 Sécurité et sûreté multimodale[7]	15	12	10	11	11	11	
Sous-total[8]		**454**	**438**	**414**	**408**	**393**	**388**	

[6] Le RS3 – Un réseau de transport sécuritaire a été fusionné avec le RS4 – Un réseau de transport sûr pour l'AAP 2013-2014. Les programmes 3.6, 3.7 et 3.8 relevaient du RS4 de 2010 à 2012. À compter de 2013-2014, ces programmes feront partie du RS3.

[7] Le programme 3.9 a été créé pour l'AAP de 2013-2014. Stratégies et intégration sûres et sécuritaires, qui relevait auparavant de Services internes, a été attribué au sous-programme 3.9.1. Les sous-programmes 3.9.2 et 3.9.3 ont été intégrés à partir des programmes existants dans RS3 et RS4.

[8] Les chiffres ayant été arrondis, le total des colonnes peut ne pas être exact.

Tableau Sommaire – Planification pour les Services internes (en millions de dollars)

Programme	Dépenses réelles (en millions de dollars)		Dépenses projetées 2012-2013 (en millions de dollars)	Dépenses prévues (en millions de dollars)		
	2010–2011	2011–2012		2013 – 2014	2014 – 2015	2015 – 2016
Services internes	209	200	171	159	162	167
Sous-total[9]	**209**	**200**	**171**	**159**	**162**	**167**

Total du sommaire de la planification (en millions de dollars)

Résultats stratégiques, programmes et services internes	Dépenses réelles (en millions de dollars)		Dépenses projetées 2012-2013 (en millions de dollars)	Dépenses prévues (en millions de dollars)		
	2010–2011	2011–2012		2013 – 2014	2014 – 2015	2015 – 2016
Résultat stratégique 1 : Un réseau de transport efficace	559	597	776	886	833	741
Résultat stratégique 2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement	67	46	54	70	62	40
Résultat stratégique 3 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr	454	438	414	408	393	388
Services internes	209	200	171	159	162	167
Total[10]	**1 288**	**1 281**	**1 415**	**1 523**	**1 450**	**1 336**

[9] Les chiffres ayant été arrondis, le total des colonnes peut ne pas être exact.

[10] Les chiffres ayant été arrondis, le total des colonnes peut ne par être exact.

Profil des dépenses

Au cours de l'exercice 2013-2014, Transports Canada prévoit dépenser 1 523 millions de dollars pour atteindre les résultats attendus dans le cadre de ses activités de programme et pour contribuer à ses résultats stratégiques. Cela représente une hausse nette des dépenses prévues de 97 millions de dollars par rapport au niveau des dépenses prévues de 2012-2013, qui était de 1 426 millions de dollars.

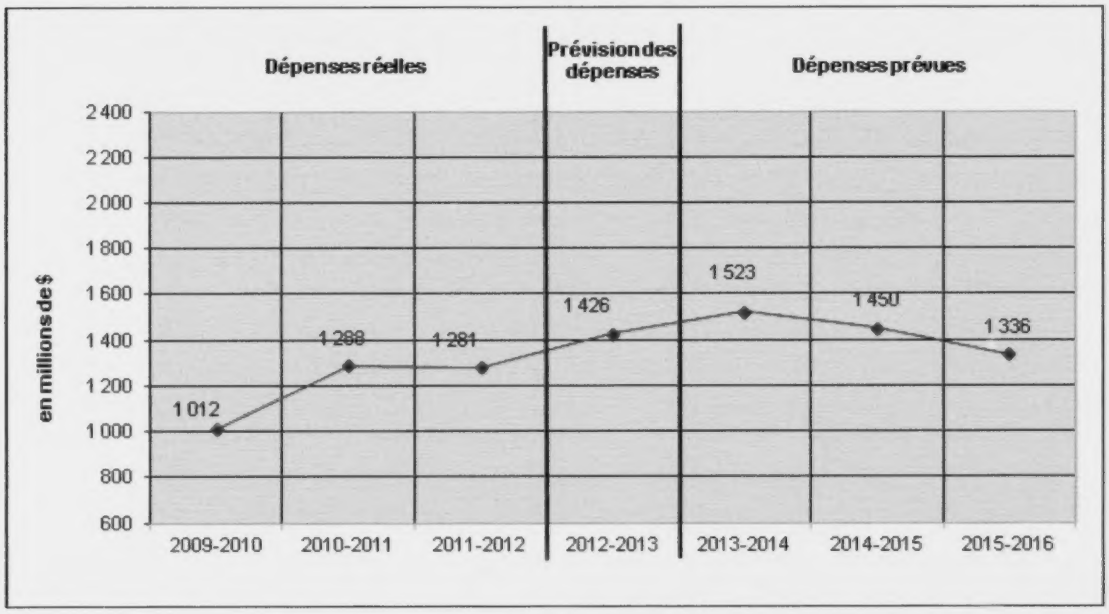
La différence est principalement attribuable à une hausse des dépenses prévues pour l'activité de programme Portes d'entrée et corridors et, en particulier, pour le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers et pour le Fonds d'infrastructure de transport de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique.

Transports Canada contribuera à l'engagement dans le Plan d'action économique de 2012 afin de réorienter les activités et les programmes du gouvernement, de faciliter les rapports de la population canadienne et des entreprises avec le gouvernement ainsi que de moderniser et simplifier les services de soutien administratif. En 2012-2013, Transports Canada projette de réaliser des économies de l'ordre d'environ 37 millions de dollars. Les économies devraient atteindre 47 millions de dollars en 2013-2014, ce qui entraînera des économies permanentes totalisant 62,1 millions de dollars d'ici 2014-2015[11].

Les rapports financiers de Transports Canada sont disponibles sur notre site web.[xxiii]

[11] Rapport financier trimestriel de Transports Canada - le 30 septembre 2012

Figure 2 : Tendances au chapitre des dépenses ministérielles



Budget des dépenses par crédit voté

Pour obtenir plus de renseignements sur nos crédits organisationnels, veuillez consulter le *Budget principal des dépenses de 2013-2014*[xxiv].

Contribution à la Stratégie fédérale de développement durable

La Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)[xxv] énonce l'engagement du gouvernement du Canada à améliorer la transparence du processus de prise de décision concernant l'environnement en exprimant clairement ses principaux objectifs et cibles stratégiques en matière de protection de l'environnement. Le gouvernement consultera la population en 2013-2014 au sujet du deuxième cycle de trois ans de la SFDD (2013-2016). La SFDD pour 2013-2016 sera achevée en 2013-2014. Elle sera présentée dans le rapport sur le rendement de fin d'exercice pour 2013-2014.

Transports Canada veille à ce que ces objectifs soient pris en compte dans le cadre de ses processus décisionnels. Ainsi, dans le cadre du processus fédéral d'évaluation environnementale stratégique (EES), toute nouvelle politique ou tout nouveau plan ou toute nouvelle initiative de programme comprend une analyse de ses incidences sur l'atteinte des objectifs et des cibles de la SFDD. Les résultats d'EES sont rendus publics au moment de l'annonce d'une initiative, démontrant ainsi l'engagement du ministère relativement à l'atteinte des objectifs et des cibles de la SFDD.

Transports Canada contribue aux thèmes suivants de la SFDD : Thème I – Relever les défis des changements climatiques et de la qualité de l'air; Thème II – Maintenir la qualité et la disponibilité de l'eau; Thème III : Protéger la nature; et le Thème IV – Réduire l'empreinte environnementale – en commençant par le gouvernement, représentés par les identificateurs visuels suivants.

Ces contributions sont des volets des programmes suivants. Ils sont expliqués plus en détail à la section II :

- 1.4 Analyse et innovation dans le secteur des transports
- 2.1 Air pur - Transport
- 2.2 Eau propre - Transport
- 2.3 Gérance de l'environnement - Transport

Pour en savoir plus sur les activités que mène Transports Canada à l'appui du développement durable, voir la section II du présent RPP et le site Web de Transports Canada sur le développement durable[xxvi]. Pour une description complète de la Stratégie, consulter le site Web de la Stratégie fédérale de développement durable [xxvii].

Section II : Analyse des programmes par résultat stratégique

Transports Canada[xxviii] vise trois résultats stratégiques, issus de son mandat et de sa vision, qui correspondent aux avantages à long terme et durables au profit de la population canadienne. À mesure que nous nous efforçons à atteindre ces résultats, des rapports de progrès peuvent être réalisés à l'égard des résultats attendus,[12] des indicateurs de rendement[13] et des objectifs[14], tel que le prévoit l'architecture des activités de programme (AAP) pour 2013-2014 (figure 1).

L'AAP est un inventaire structuré des programmes du Ministère. Ces programmes sont organisés de manière hiérarchique pour illustrer le lien logique qui les unit à la fois entre eux et au résultat stratégique auquel ils contribuent. Ce qui distingue les différents niveaux de l'AAP se sont la portée et l'étendue des programmes à ces niveaux. Le niveau des programmes représente des programmes de grande envergure dont les zones d'intervention sociale sont vastes tandis que le niveau des sous-programmes représente des sous-programmes ciblés qui visent un groupe et une zone d'intervention plus restreints. Bref, les résultats prévus au plus haut niveau de l'AAP représentent des résultats qui peuvent raisonnablement être attribués à un programme d'une manière déterminante, en tenant compte d'autres facteurs qui influencent les résultats globaux.

Cette section décrit la manière dont le Ministère envisage d'atteindre ses résultats attendus et elle présente les ressources financières et non financières qui seront consacrées à chaque programme au cours de l'année à venir. Elle présente aussi les initiatives de Transports Canada qui font partie de la Stratégie fédérale de développement durable.

Afin de mieux s'harmoniser avec les secteurs de résultats du gouvernement du Canada[xxix] d'un pays sûr et sécuritaire, le Ministère a modifié son AAP afin de combiner en un seul résultat les anciens résultats stratégiques (RS) d'un réseau de transport sécuritaire et d'un réseau de transport sûr à compter de 2013-2014. Nous avons également procédé à d'autres harmonisations mineures des activités au niveau des programmes et des sous-programmes.

---

[12] Par résultat attendu, on entend un résultat à l'atteinte duquel Transports Canada contribue grâce à diverses activités dans son architecture des activités de programme.

[13] Par indicateur de rendement, on entend une statistique ou un paramètre qui, lorsqu'il est suivi dans le temps, fournit des renseignements sur les tendances de l'état d'une activité.

[14] Par objectif, on entend une cible de rendement particulière liée à un indicateur de rendement par rapport auquel on compare le rendement réel.

Résultat stratégique 1 : Un réseau de transport efficace

Un réseau de transport efficace appuie le commerce, la prospérité économique et une qualité de vie améliorée grâce à des coûts réduits, un haut niveau de productivité, une meilleure utilisation de tous les modes et l'innovation dans le secteur du transport. Transports Canada favorise un réseau de transport efficace au Canada par : la modernisation des cadres de marché afin que le secteur des transports puisse s'adapter, innover et demeurer concurrentiel; l'élaboration et la mise en place de projets de portes et de corridors; l'assurance du renouvellement de l'infrastructure fédérale des transports; le soutien à l'innovation dans le secteur des transports; l'établissement de partenariats avec les provinces, les territoires, les administrations municipales ainsi qu'avec les entités des secteurs public et privé dans le cadre de divers projets de transports.

Ressources financières (en millions de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014 (en millions de dollars)	Dépenses prévues 2014-2015 (en millions de dollars)	Dépenses prévues 2015-2016 (en millions de dollars)
886	886	833	741

Ressources humaines (équivalents temps plein – ETP)

2013-2014	2014-2015	2015-2016
452	417	415

Les quatre Programmes suivants appuient ce résultat stratégique :

- 1.1 Cadres qui appuient le marché des transports
- 1.2 Portes d'entrée et corridors
- 1.3 Infrastructures de transport
- 1.4 Analyse et innovation dans le secteur des transports

Programme 1.1 : Cadres qui appuient le marché des transports

Description : L'activité de programme Cadres qui appuient le marché des transports permet d'encourager l'efficacité des transports en favorisant un secteur des transports concurrentiel et viable. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : établir des régimes qui régissent le comportement économique des transporteurs dans tous les modes de transport; définir des règles

de gouvernance pour tous les fournisseurs d'infrastructures de transport qui relèvent d'une autorité fédérale; surveiller le réseau de transport; permettre aux Canadiens d'avoir accès aux transports; représenter les intérêts du Canada dans le cadre des négociations commerciales, sur les tribunes internationales en rapport avec les transports et auprès d'autres organismes internationaux, déterminer les obstacles canadiens à l'accès aux pays étrangers qui constituent une entrave à la compétitivité et atténuer les obstacles étrangers qui ont pour effet de restreindre l'accès des canadiens aux marchés étrangers; s'acquitter de certaines responsabilités fédérales à l'égard de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux*[xxx].

Ressources financières (en millions de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014 (en millions de dollars)	Dépenses prévues 2014-2015 (en millions de dollars)	Dépenses prévues 2015-2016 (en millions de dollars)
12	12	12	12

Ressources humaines (équivalents temps plein – ETP)

2013-2014	2014-2015	2015-2016
95	95	95

Résultats attendus, indicateurs de rendement et cibles

Programme et sous-programmes	Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports	Un secteur des transports concurrentiel.	Niveau d'intensité pour le transport de marchandises pour les modes ferroviaire, maritime et routier pour compte d'autrui (tonnes-kilomètres par locomotive / port d'escale / véhicule lourd) (Niveau d'intensité pour le transport représente l'utilisation du système).	Ferroviaire : 107 446 845 Routier : 1 522 470 Maritime : 3 273 655
		Niveau d'intensité pour le transport de voyageurs par transport aérien (passagers-kilomètres par siège-kilomètre) et ferroviaire (passagers par siège disponible).	Aviation : 0.79 Ferroviaire : 0.57
1.1.1 Cadre qui appuie le marché du transport aérien	Un secteur du transport aérien concurrentiel.	Revenue de passagers-kilomètres générés par l'aviation au Canada (Niveau d'intensité pour le transport représente l'utilisation du système).	220 milliards
1.1.2 Cadre qui appuie le marché du transport maritime	Un secteur du transport maritime concurrentiel.	Part de marché du tonnage transfrontalier manutentionné par les transporteurs canadiens (navires).	39 418 919
		Part de marché de la circulation commerciale nord-américaine exploitée par les ports canadiens (mesurée en tonnes-kilomètres).	215 886 millions tonnes-kilomètres
1.1.3 Cadre qui appuie le marché du transport terrestre	Un secteur du transport terrestre efficace.	Niveau de circulation (en tonnes-kilomètres) pour le transport ferroviaire et routier.	Ferroviaire : 294 619 350 000 Transporteur routier : 121 280 685 975
1.1.4 Commerce et cadres internationaux	Les accords commerciaux internationaux font valoir les intérêts du secteur canadien des transports et créent des possibilités pour l'industrie des transports.	Types de possibilités commerciales fournies par des ententes pour les intervenants du secteur canadien des transports.	N/D

Faits saillants de la planification

À l'appui de ce programme, Transports Canada :

- mettra à exécution la réponse du gouvernement à l'égard de l'Examen des services de transport ferroviaire des marchandises[xxxi];
- s'engagera avec les intervenants de l'industrie et les représentants du gouvernement fédéral concernés afin d'établir une voie à suivre pour tenir compte des possibilités à court terme et faire progresser le dialogue à long terme sur les questions concernant la compétitivité.
- représentera les prises de position du Canada en ce qui a trait au transport dans le cadre des négociations commerciales, servira les intérêts du Canada et préconisera et partagera l'expertise canadienne en matière de transport lors des forums internationaux et multilatéraux des transports.

Ces activités favorisent les débouchés commerciaux et génèrent des retombées économiques pour les Canadiens puisqu'elles améliorent l'efficience, l'efficacité et la fiabilité de la circulation des personnes et des marchandises.

Programme 1.2 : Portes d'entrée et corridors

Description : Le Canada est une nation commerçante; l'efficacité et la fiabilité du réseau de transport, pour ce qui est du soutien à ces activités commerciales, influent directement sur la prospérité et le bien-être de la nation. Pour cette raison, il est impératif que le gouvernement fédéral joue un rôle dans le développement d'un réseau de transport intégré reliant les importateurs et les exportateurs aux marchés et aux fournisseurs dans les chaînes d'approvisionnement mondiales de plus en plus complexes. Inspiré par le Cadre de politique national pour les portes et les corridors[xxxii], le Programme des portes d'entrée et corridors[xxxiii] appuie le commerce international du Canada, en créant un réseau de transport lié au commerce plus efficace, fiable et homogène au Canada. Les fonctions qui s'y rattachent sont : d'élaborer des initiatives pour améliorer et intégrer des réseaux de transport dans les principales régions; de favoriser les partenariats entre tous les niveaux de gouvernement et le secteur privé; d'appuyer et surveiller les projets qui contribuent à la capacité accrue et à l'efficience de l'infrastructure des portes d'entrée et des corridors; d'élaborer et mettre en place des mesures qui éliminent les obstacles au développement efficace des portes d'entrée et des corridors ainsi que commercialiser l'utilisation des portes d'entrée et des corridors au Canada et à l'échelle internationale.

Ressources financières (en millions de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014 (en millions de dollars)	Dépenses prévues 2014-2015 (en millions de dollars)	Dépenses prévues 2015-2016 (en millions de dollars)
538	538	544	469

Ressources humaines (équivalents temps plein – ETP)

2013-2014	2014-2015	2015-2016
67	32	32

Résultats attendus, indicateurs de rendement et cibles

Programme et sous-programmes	Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles
1.2 Portes d'entrée et corridors	Les portes d'entrée et les corridors commerciaux sont efficients et fiables; ils appuient le commerce international.	Temps total moyen de transit (nombre de jours) pour les frets conteneurisés internationaux passant par les portes d'entrée et les corridors commerciaux du Canada. Ceci exclut le temps de transit océanique.	Temps de transit total pour l'année X ≤ au temps total de transit pour l'année X-1 (année précédente)
1.2.1 Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique	La Porte et le Corridor de l'Asie-Pacifique est une initiative canadienne efficiente et fiable qui encourage le commerce international.	Temps total moyen de transit (nombre de jours) pour les frets conteneurisés internationaux passant par les portes d'entrée et les corridors commerciaux des ports de la C.-B. à Toronto. Ceci exclut le temps de transit océanique.	9 jours avec un écart-type (uniformité du service de 2 jours d'ici 2014)
		Proportion du commerce de la côte Ouest de l'Amérique du Nord selon le changement du volume des importations et des exportations d'équivalent d'unité de 20 pieds.[15]	12 %
		Valeur des importations et des exportations effectuées par la voie des portes et des corridors stratégiques (millions de dollars - en devises canadiennes).	Importation : 40 757 $ Exportation : 67 710 $

[15] Équivalent d'unité de 20 pieds (EVT) : unité de mesure égale à l'espace occupé par un conteneur de vingt pieds courant.. Source : Association américaine des autorités portuaires.

Programme et sous-programmes	Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles
1.2.2 Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers	Les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques du Canada sont efficients et fiables; ils sont utilisés pour le commerce international.	Temps total moyen de transit (nombre de jours) pour le fret conteneurisé international passant par les corridors commerciaux continentaux et de l'Atlantique. Ceci exclut le temps de transit océanique.	Temps de transit total pour l'année X ≤ au temps total de transit pour l'année X-1 (année précédente)
		Valeur des importations et des exportations qui passent par les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques continentaux et de l'Atlantique (millions de dollars, en devises canadiennes).	Ontario : Importation : 257 508 $ Exportation : 200 706 $ Québec : Importation : 75 158 $ Exportation : 64 731 $ Atlantique : Importation : 25 950 $ Exportation : 30 736 $
		Proportion de la porte d'entrée Atlantique (Halifax) et de la porte d'entrée continentale (Montréal) du commerce de la côte Est de l'Amérique du Nord en importations et exportations en volume d'équivalent d'unité de 20 pieds (EVT). EVT : unité de mesure égale à l'espace occupé par un conteneur de vingt pieds courant. On s'en sert pour énoncer la capacité d'un navire porte-conteneurs ou d'une aire d'entreposage. Un conteneur de 40 pieds est égal à deux EVT. Source : Association américaine des autorités portuaires.	10 %

Faits saillants de la planification

À l'appui de ce programme, Transports Canada :

- continuera de promouvoir les trois initiatives stratégiques de portes d'entrée et de corridors du Canada (Asie-Pacifique,[xxxiv] Continentale [xxxv] et Atlantique[xxxvi]) en partenariat avec d'autres ministères et organismes fédéraux, provinces et territoires, municipalités et intervenants du secteur privé;
- mettra en œuvre les initiatives économiques Par-delà frontière[xxxvii] pour améliorer la planification et la coordination de l'infrastructure frontalière avec les États-Unis ainsi que la circulation des marchandises et des voyageurs légitimes à la frontière canado-américaine;
- avancera les activités préalables à l'approvisionnement qui sont liées au nouveau pont Windsor-Detroit, y compris l'acquisition de propriétés, le déplacement des services publics et la progression de la conception technique. De plus, il est nécessaire de procéder à l'évaluation environnementale du nouveau pont pour le fleuve Saint-Laurent en remplacement du pont Champlain, de promouvoir les activités préalables à l'approvisionnement et d'entamer la construction du pont-jetée temporaire de l'île des Sœurs;
- poursuivra la mise en œuvre des initiatives stratégiques au moyen du Fonds des portes d'entrée et envisager les orientations et les stratégies à venir, dans le cadre de l'élaboration du prochain plan d'infrastructure à long terme du Canada, afin d'améliorer davantage la connectivité et l'efficacité du réseau de transport à l'appui du commerce international.

Ces activités renforceront la position concurrentielle du Canada au chapitre du commerce mondial, amélioreront la connectivité et l'efficacité du réseau de transport, attireront de nouveaux investissements et contribueront à la croissance économique soutenue à long terme.

Programme 1.3 : Infrastructures de transport

Description : L'activité de programme infrastructures de transport[xxxviii] a pour objet de superviser, de financer et de gérer les infrastructures de transport multimodal dans le cadre du mandat de Transports Canada, en vue d'améliorer l'efficacité et la prestation des services dans l'intérêt des contribuables canadiens. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : assurer la gestion de certains biens liés au transport commercial exploités par des tierces parties pour le compte du gouvernement fédéral (administrations aéroportuaires, administrations portuaires, ponts fédéraux, VIA Rail[xxxix], Voie Maritime[xl], Marine Atlantique); fournir le financement pour des infrastructures stratégiques de transport au Canada, pour appuyer les objectifs fédéraux; élaborer une politique d'infrastructure des transports, par suite de consultations avec les intervenants. Le programme gère également les ports et les aéroports de Transports Canada,

appuie les services essentiels dans les collectivités éloignées, gère les engagements existants, et procède à la cession des biens et confie l'exploitation à contrat, si possible.

Ressources financières (en millions de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014 (en millions de dollars)	Dépenses prévues 2014-2015 (en millions de dollars)	Dépenses prévues 2015-2016 (en millions de dollars)
321	321	264	247

Ressources humaines (équivalents temps plein – ETP)

2013-2014	2014-2015	2015-2016
219	218	216

Résultats attendus, indicateurs de rendement et cibles

Programme et sous-programmes	Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles
1.3 Infrastructures de transport	L'infrastructure financée par le fédéral est accessible, fiable et opérationnelle.	Pourcentage de l'infrastructure financée par le fédéral qui atteint les objectifs opérationnels établis annuellement.	100 %
1.3.1 Infrastructure de transport aérien	L'infrastructure aéroportuaire est accessible aux usagers.	Pourcentage de l'infrastructure aéroportuaire soutenue par le fédéral qui est opérationnelle.	100 %
1.3.2 Infrastructure de transport maritime	L'infrastructure maritime est opérationnelle et accessible aux usagers.	Pourcentage de l'infrastructure maritime qui est opérationnelle.	100 %
1.3.3 Infrastructure de transport terrestre et intermodale	Les projets d'infrastructure de transport terrestre financés par le fédéral sont achevés et accessibles aux usagers selon, et conforme à, la date d'entente avec le récipiendaire.	Pourcentage de l'infrastructure de transport terrestre financée par le fédéral qui est opérationnelle.	100 %

Faits saillants de la planification

À l'appui de ce programme, Transports Canada :

- collaborera avec les provinces, les territoires, les municipalités, le secteur privé ainsi que d'autres partenaires afin de réaliser des projets et des programmes d'infrastructure fructueux;
- surveillera le programme d'immobilisations de VIA Rail[xli], dont le financement atteint près d'un milliard de dollars depuis 2007;

Ces initiatives profiteront aux Canadiens en améliorant la sécurité et l'efficacité des autoroutes, des routes, des voies ferrées et d'autres infrastructures de transport à l'échelle nationale et elles contribueront à une économie plus forte et à une meilleure qualité de vie.

Programme 1.4 : Analyse et innovation dans le secteur des transports

Description : Le programme d'analyse et d'innovation dans le secteur des transports a pour objet de permettre l'exécution d'activités d'analyse et de recherche pour appuyer l'efficacité du réseau de transport. Le programme transforme des données en des produits analytiques et des renseignements pouvant donner suite à des mesures; effectue des recherches socio-économiques qui permettent de comprendre les principaux facteurs de changement à l'égard des enjeux en matière d'efficacité du transport et des réactions possibles; effectue des recherches exploratrices et appliquées pour identifier et favoriser l'acceptation de technologies de pointe; établit des liens plus solides entre les sciences et les politiques, et favorise l'excellence novatrice, scientifique et en recherche dans les transports; gère les travaux de collecte de données sur le transport; et supervise et fait des rapports sur les tendances dans le réseau des transports, afin d'améliorer l'efficacité et la compétitivité du secteur.

Ressources financières (en millions de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014 (en millions de dollars)	Dépenses prévues 2014-2015 (en millions de dollars)	Dépenses prévues 2015-2016 (en millions de dollars)
15	15	13	13

Ressources humaines (équivalents temps plein – ETP)

2013-2014	2014-2015	2015-2016
71	72	72

Résultats attendus, indicateurs de rendement et cibles

Programme et sous-programmes	Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles
1.4 Analyse et innovation dans le secteur des transports	Les Canadiens et les intervenants sont informés sur l'état des transports au Canada, y compris les tendances et statistiques sectorielles pertinentes, l'innovation et les recherches effectuées au niveau fédéral dans le secteur.	Le nombre d'appels de fichier pour le rapport annuel sur l'état des transports au Canada.	75 000
1.4.1 Analyse et recherche socio-économiques	Communauté canadienne d'intervenants du secteur des transports met en place des politiques et des règlements, gère l'infrastructure et assure la prestation des services de transport, et veille à ce que tous les Canadiens soient informés des tendances et des enjeux qui ont une incidence sur le secteur des transports.	Nombre d'appels de fichiers à l'addenda statistique du rapport annuel sur la situation des transports au Canada.	Plus de 50 000 (à confirmer)
1.4.2 Innovation, recherche, développement et technologie dans le secteur des transports	Investissements dans la recherche et développement ainsi que la technologie et l'innovation.	Ratio d'investissements dans la recherche et développement ainsi que la technologie obtenus des sources externes.	Ratio d'investissements de 1:1
1.4.3 Cadre et gérance des données sur le transport	L'industrie respecte ses obligations en matière d'établissement de rapports sur les données, conformément à la *Loi sur les transports au Canada* (LTC) et la réglementation des données d'accompagnement.	Degré de conformité des compagnies aériennes opérant au Canada vis-à-vis les règlements sur les données de la LTC (également connus comme le *Règlement sur les renseignements des transporteurs et des exploitants d'entreprises de transport et de manutention de grain*).	90 %

Faits saillants de la planification

À l'appui de ce programme, Transports Canada :

- mènera une analyse économique du secteur des transports et de ses volets, notamment dans les modes de transport ferroviaire et aérien. La mesure et l'analyse du rendement et de l'efficacité seront également incluses;
- améliorera la collecte de données sur le transport maritime en temps quasi réel et surveillera les activités dans le secteur des transports. Cela comprendra la réalisation d'analyses et la constatation de tendances statistiques dans tous les modes de transport;
- nouera un partenariat avec les intervenants, les gouvernements et les universités dans le domaine des transports afin d'aborder les questions prioritaires liées à l'innovation dans le secteur des transports au chapitre de l'accessibilité, des climats froids, de la sécurité et de la sûreté. Cela comprendra l'étude des techniques de dégivrage dans le secteur du transport aérien et l'évaluation des effets du pergélisol et des nouvelles technologies de l'asphalte résistantes au froid sur les routes et les pistes;
- adoptera des stratégies qui favorisent et promeuvent l'innovation, la recherche, le déploiement de la technologie et qui continuent à faire progresser les projets liés aux transports dans le Nord, y compris l'initiative sur l'adaptation des transports dans le Nord[xlii] de Transports Canada;
- rédigera le rapport annuel de 2012 sur la situation des transports au Canada aux fins de dépôt au Parlement.

Ces activités visent à fournir des renseignements, des analyses et des conseils liés aux questions et aux tendances dans le secteur des transports à l'échelle nationale et internationale aux intervenants et au gouvernement du Canada ainsi qu'à déterminer des gains d'efficience pour ce secteur qui contribue à la prospérité économique du Canada.

Résultat stratégique 2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement

Transports Canada favorise un réseau de transport respectueux de l'environnement au Canada. Ce résultat stratégique : met en œuvre le programme environnemental du gouvernement fédéral dans le secteur des transports et achève d'autres programmes fédéraux visant à réduire les émissions atmosphériques pour protéger la santé des Canadiens et l'environnement pour les

générations futures; protège le milieu marin en réduisant la pollution de l'eau causée par les transports; s'acquitte de ses responsabilités à l'égard de ses propres activités en vue d'un environnement plus propre et plus sain.

Ressources financières (en millions de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014 (en millions de dollars)	Dépenses prévues 2014-2015 (en millions de dollars)	Dépenses prévues 2015-2016 (en millions de dollars)
70	70	62	40

Ressources humaines (équivalents temps plein – ETP)

2013-2014	2014-2015	2015-2016
237	226	209

Les trois Programmes suivants appuient ce résultat stratégique:

- 2.1 Air pur - Transport
- 2.2 Eau propre – Transport
- 2.3 Gérance de l'environnement - Transport

Programme 2.1 : Air pur - Transport

Description : Le programme Air pur – Transport de Transport Canada fait progresser le programme de l'air pur du gouvernement fédéral dans le secteur des transports. Il complète également d'autres programmes fédéraux visant à réduire les émissions atmosphériques pour améliorer la santé des Canadiens et l'environnement pour les générations à venir. Ses deux objectifs principaux sont les suivants : réglementer les émissions atmosphériques provenant du secteur des transports et surveiller les obligations et les engagements de Transport Canada dans le cadre du programme de l'air pur.

Ressources financières (en millions de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014 (en millions de dollars)	Dépenses prévues 2014-2015 (en millions de dollars)	Dépenses prévues 2015-2016 (en millions de dollars)
37	37	34	26

Ressources humaines (équivalents temps plein – ETP)

2013-2014	2014-2015	2015-2016
90	89	86

Résultats attendus, indicateurs de rendement et cibles

Programme et sous-programmes	Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles
2.1 Air pur - Transport	Baisse de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre et autres polluants dans le secteur des transports.	Changement en pourcentage de l'intensité des émissions liées au transport (changement en pourcentage de l'intensité mesuré d'après les tonnes par unité d'activité -- p. ex. tonnes-km, tonnes par heure, tonnes par appel, etc.).	Une réduction de l'intensité en fonction du plan établi dans le cadre de l'approche horizontale du gouvernement sur l'air pur.[16] Date limite d'atteinte de l'objectif : mars 2020
2.1.1 Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance	Cadre de réglementation (et de politiques) sur l'air pur qui concorde avec les normes internationales.	Pourcentage des instruments de mesure qui concordent avec les lois canadiennes ou les normes internationales.	100 % Date limite d'atteinte de l'objectif : mars 2015
2.1.2 Air pur - Programmes	Les technologies vertes de transport sont accessibles aux usagers.	Les technologies vertes de transport mises en œuvre par les usagers.	10 Date limite d'atteinte de l'objectif : mars 2015

[16] Nota : Il sera uniquement possible d'établir une valeur absolue une fois qu'on aura déterminé la part du secteur des transports dans les cibles de réduction du gouvernement du Canada.

Faits saillants de la planification

À l'appui de ce programme, Transports Canada :

- dirigera la participation du gouvernement du Canada aux activités de l'Organisation maritime internationale [xliii] et de l'Organisation de l'Aviation civile internationale [xliv] pour élaborer des programmes d'action visant à limiter ou à réduire les polluants atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation internationale et du transport aérien international;
- élaborera et mettra en œuvre des règlements canadiens portant sur les émissions des secteurs maritime et ferroviaire et des normes portant sur les émissions du secteur aérien;
- réalisera les nouvelles initiatives de transports propres de prochaine génération dans le cadre du Programme de la qualité de l'air [xlv] qui était prévu dans le budget de 2011.

Ces activités contribuent au programme environnemental du gouvernement fédéral qui vise à améliorer la qualité de vie et la santé des Canadiens.

Programme 2.2 : Eau propre - Transport

Description : Le programme Eau propre – Transport protège le milieu marin, en réduisant la pollution de l'eau provenant des activités du secteur des transports. Le Programme réglemente et surveille les répercussions des déversements provenant des navires dans le milieu marin, réglemente les eaux de ballast et contribue à établir des règles nationales et internationales qui régissent les restrictions touchant la responsabilité en cas d'incidents de pollution marine. Cette activité fait progresser le programme Eau propre du gouvernement dans le secteur des transports et complète d'autres programmes fédéraux visant à protéger la santé des Canadiens et l'environnement pour les générations à venir. L'activité de programme représente également le Canada dans le cadre de discussions en vue d'établir des normes internationales en guise de prévention de la pollution par des bâtiments navigant en eaux canadiennes et de s'occuper de la menace que représentent les espèces aquatiques envahissantes.

Ressources financières (en millions de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014 (en millions de dollars)	Dépenses prévues 2014-2015 (en millions de dollars)	Dépenses prévues 2015-2016 (en millions de dollars)
2	2	2	2

Ressources humaines (équivalents temps plein – ETP)

2013-2014	2014-2015	2015-2016
13	13	13

Résultats attendus, indicateurs de rendement et cibles

Programme et sous-programmes	Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles
2.2 Eau propre - Transport	Prévention de la pollution marine provenant des navires qui exploitent les eaux de juridiction canadienne.	Nombre de rejets de polluants nocifs dans l'écosystème marin par des navires identifiés.	17% Date limite d'atteinte de l'objectif : mars 2017
2.2.1 Cadre réglementaire du programme Eau propre	Un cadre de réglementation moderne sur l'eau propre et des politiques qui sont harmonisé avec les normes internationales en vigueur.	Nombre d'instruments de mesure qui concordent avec les lois canadiennes et/ou les normes internationales en vigueur.	95 % Date limite d'atteinte de l'objectif : mars 2017
2.2.2 Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau	L'industrie est conforme au cadre réglementaire.	Pourcentage de l'industrie qui est conforme au cadre réglementaire du régime d'intervention environnementale.	95 % Date limite d'atteinte de l'objectif mars 2017
	L'industrie du transport maritime est conforme au cadre réglementaire pour le rejet d'eau de ballast dans les eaux de juridiction canadienne.	Pourcentage des navires qui respectent le *Règlement sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast*.	95 % Date limite d'atteinte de l'objectif : mars 2017

Faits saillants de la planification

À l'appui de ce programme, Transports Canada :

- modernisera ses cadres de réglementation et de surveillance pour réduire le fardeau imposé à l'industrie en améliorant les activités de conformité et de surveillance;
- élaborera et adoptera des mesures visant à améliorer le cadre lié aux déversements d'hydrocarbures provenant de navires ainsi que la préparation et l'intervention en cas d'urgence qui vise à appuyer notre priorité en matière de développement responsable des ressources. Vous pouvez obtenir de plus amples renseignements sur le site Web du Plan d'action économique du Canada - initiatives appuyant le développement responsable de l'énergie[xlvi];
- assurera la surveillance de toutes les eaux de compétence canadienne afin de faire le suivi de la pollution de l'eau provenant du transport maritime et d'appliquer des pénalités pouvant contribuer à la réduction des incidents de pollution et à l'atténuation de l'apparition d'espèces envahissantes dans les eaux canadiennes.

Ces activités visent à limiter les répercussions environnementales des transports afin de protéger les environnements marins et d'eau douce.

Programme 2.3 : Gérance de l'environnement - Transport

Description : Le programme de Gérance de l'environnement – Transport permet de remplir les responsabilités de Transports Canada à l'égard de ses propres activités en vue d'un système de transport national respectueux de l'environnement pour les Canadiens, en assurant la conformité aux obligations environnementales du ministère en relation avec les lois, les règlements, les politiques et lignes directrices, et en respectant ses obligations légales de consulter les Autochtones. Ce programme permet : d'assumer les responsabilités de Transports Canada à l'égard de la mise en application d'une stratégie ministérielle de développement durable[xlvii] en vertu de la *Loi fédérale sur le développement durable*[xlviii]; de s'assurer que les terres et les installations de Transports Canada sont gérées de façon respectueuse de l'environnement conformément à la législation et aux politiques fédérales; d'offrir un soutien fonctionnel relatif aux évaluations environnementales, notamment pour les projets d'exploitation des ressources; de gérer les lieux contaminés et de donner des conseils sur la consultation des Autochtones.

Ressources financières (en millions de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014 (en millions de dollars)	Dépenses prévues 2014-2015 (en millions de dollars)	Dépenses prévues 2015-2016 (en millions de dollars)
31	31	25	11

Ressources humaines (équivalents temps plein – ETP)

2013-2014	2014-2015	2015-2016
134	125	110

Résultats attendus, indicateurs de rendement et cibles

Programme et sous-programmes	Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles
2.3 Gérance de l'environnement - Transport	Conformité avec les obligations de Transports Canada par rapport aux lois, règlements, politiques et directives.	Pourcentage des engagements ministériels qui sont respectés dans le cadre de la Stratégie fédérale de développement durable.	100 %
		Nombre de fois que Transports Canada n'était pas conforme aux règlements environnementaux applicables.	0 %
		Nombre de fois où Transports Canada n'a pas respecté son obligation légale de consulter les Autochtones.	0 %

Faits saillants de la planification

À l'appui de ce programme, Transports Canada :

- contribuera aux initiatives du gouvernement du Canada pour améliorer le cadre réglementaire des grands projets de ressources dans l'ensemble du Canada, y compris les évaluations environnementales et les consultations menées auprès des Autochtones;
- assurera la gérance de l'environnement pour les terrains et les activités de Transports Canada afin de veiller à ce que les aéroports et les ports dont TC est le propriétaire et l'exploitant ainsi que toute autre activité soient conformes à la *Loi canadienne sur la protection de*

l'environnement[xlix], à la *Loi sur les pêches*[l] et à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)*[li];

- gèrera la contribution de Transports Canada à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)[lii] dans le cadre de la gérance de l'environnement du programme de transport, y compris à toutes les cibles liées à l'écologisation des opérations gouvernementales. Afin d'en apprendre davantage, veuillez consulter la section III.

Ces activités visent à veiller à la conformité des terrains, des installations et des activités de Transports Canada avec les lois environnementales. La réalisation des objectifs en matière de protection de l'environnement et d'écologisation des opérations du gouvernement est mise en évidence dans le Système national de gestion de l'environnement de Transports Canada.

Résultat stratégique 3 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr

Transports Canada appuie un réseau de transport sécuritaire et sûr qui facilite le déplacement des personnes et des marchandises dans tout le Canada, et à l'international, sans causer de blessures, de décès ou de dommages matériels. Les activités sous ce résultat stratégique visent collectivement, en grande partie, à influencer le comportement du public et de l'industrie au moyen de politiques, normes, lois et règlements. Les régimes de réglementation que l'on harmonise et que l'on rationalise, grâce à l'expérience de pays et d'intervenants multiples, facilitent le recours à des pratiques de transport sécuritaire et sûr et à l'instauration d'une culture saine de la sécurité et de la sûreté. En outre, Transports Canada veille à ce que les Canadiens et l'industrie du transport respectent le cadre de réglementation au moyen de ses programmes de surveillance.

Ressources financières (en millions de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014 (en millions de dollars)	Dépenses prévues 2014-2015 (en millions de dollars)	Dépenses prévues 2015-2016 (en millions de dollars)
408	408	393	388

Ressources humaines (équivalents temps plein – ETP)

2013-2014	2014-2015	2015-2016
3 419	3 366	3 349

Les neuf Programmes suivants appuient ce résultat stratégique :

- 3.1 Sécurité aérienne
- 3.2 Sécurité maritime
- 3.3 Sécurité ferroviaire
- 3.4 Sécurité des véhicules automobiles
- 3.5 Transport des marchandises dangereuses
- 3.6 Sûreté aérienne
- 3.7 Sûreté maritime
- 3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal
- 3.9 Sécurité et sûreté multimodale[17]

Programme 3.1 : Sécurité aérienne

Description : Le Programme Sécurité aérienne permet d'appliquer et de surveiller les politiques, les règlements et les normes nécessaires à la sécurité des opérations de l'aviation civile à l'intérieur des frontières canadiennes en harmonie avec la communauté aérienne internationale. De plus, cette programme gère des programmes pour appuyer les investissements liés à la sécurité dans les petits aéroports et les aéroports régionaux et offre des services de transport aérien à l'appui des activités de Transports Canada et d'autres ministères du gouvernement.

Ressources financières (en millions de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014 (en millions de dollars)	Dépenses prévues 2014-2015 (en millions de dollars)	Dépenses prévues 2015-2016 (en millions de dollars)
215	215	213	211

Ressources humaines (équivalents temps plein – ETP)

2013-2014	2014-2015	2015-2016
1 778	1 768	1 768

[17] Nouveau programme, qui harmonise des fonctions anciennement accomplies en vertu de différents programmes.

Résultats attendus, indicateurs de rendement et cibles

Programme et sous-programmes	Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles
3.1 Sécurité aérienne	Un réseau d'aviation civile sécuritaire.	Nombre d'accidents par 100 000 heures de vol (moyenne sur 10 ans).	6,7
3.1.1 Cadre réglementaire de la sécurité aérienne	Un programme réglementaire en temps opportun qui appuie un cadre réglementaire fondé sur les risques	Temps moyen (années) pour élaborer ou modifier des règlements en matière de Sécurité aérienne.	3,97
3.1.2 Surveillance de la sécurité aérienne	Conformité du milieu de l'aviation avec les exigences réglementaires.	Pourcentage d'opérateurs qui améliorent leur résultat d'inspections de validation de programme mesurant le degré avec lequel ils rencontrent les exigences de la sécurité aérienne.	Base de référence à être déterminer en 2013
3.1.3 Aide aux immobilisations aéroportuaires	Les aéroports admissibles respectent les normes de sécurité requises pour maintenir leur exploitation.	Pourcentage des aéroports admissibles qui ont maintenu leur certification à la suite de l'obtention d'un financement au titre du PAIA	100 %
3.1 4 Services des aéronefs	Confiance des clients.	Pourcentage de clients (satisfaits ou très satisfaits) avec les services reçus (accordant une note de 2 ou 3 sur une échelle de 3).	80 % des clients sont satisfaits ou très satisfaits
	Services d'aviation sécuritaires.	Le nombre d'événements de catégorie 3 ou plus[18] (par 1 000 heures de vol).	1,34

Faits saillants de la planification

À l'appui de ce programme, Transports Canada :

- adoptera une approche nationale axée sur les risques pour la planification de la surveillance et il en assurera le suivi;

[18] Nota : La catégorie 3 comprend les événements entraînant des dommages, des blessures, des retards, des immobilisations au sol ou des coûts modérés et un danger dont le potentiel de dommages, de blessures ou de retards est modéré. Les infractions au *Règlement de l'aviation canadien* sont de catégorie 3 ou supérieure.

- achèvera la réorganisation de l'Aviation civile conformément au document *Améliorer le programme de sécurité de l'Aviation civile du Canada : Un Plan d'action jusqu'en avril 2013*.

Ces activités contribuent à la sécurité aérienne pour les Canadiens en ciblant les ressources sur les secteurs où les risques sont plus élevés et en faisant en sorte que le personnel de première ligne dispose des outils nécessaires pour appuyer ses activités.

Programme 3.2 : Sécurité maritime

Description : Le Programme Sécurité maritime, sous l'autorité de la *Loi 2001 sur la marine marchande du Canada*[liii], la *Loi sur la protection des eaux navigables*[liv], la *Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs*[lv], la *Loi sur le pilotage,*[lvi] la *Loi sur le cabotage*[lvii] et *la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*[lviii], développe, implante et administre les politiques, les règlements, et les normes nécessaires pour le bon déroulement des activités maritimes dans une manière harmonisée avec les normes internationales. Cette activité de programme favorise la sécurité et assure la surveillance de la sécurité de l'industrie maritime, y compris les embarcations nationaux et étrangers (à la fois des embarcations autres que de plaisance et des embarcations de plaisance); applique les conventions internationales signées par le Canada; et protège le droit du public à naviguer sur les voies navigables canadiennes.

Ressources financières (en millions de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014 (en millions de dollars)	Dépenses prévues 2014-2015 (en millions de dollars)	Dépenses prévues 2015-2016 (en millions de dollars)
58	58	50	49

Ressources humaines (équivalents temps plein – ETP)

2013-2014	2014-2015	2015-2016
595	562	557

Résultats attendus, indicateurs de rendement et cibles

Programme et sous-programmes	Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles
3.2 Sécurité maritime	Un système de transport maritime sécuritaire.	Nombre d'occurrences pour des bâtiments commerciaux canadiens (autres que de plaisance) par millier de bâtiments dans le registre canadien (nombre moyen de déplacements sur cinq ans).	9,5 Date limite d'atteinte de l'objectif : mars 2015
		Nombre de décès pour des embarcations de plaisance par embarcation de plaisance immatriculée (moyenne quinquennale).	110 décès pour 2,8 millions d'embarcations de plaisance immatriculées
3.2.1 Cadre réglementaire de la sécurité maritime	Un cadre de réglementation axé sur le risque conforme aux conventions internationales et à la directrice du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation.	Pourcentage de règlements alignés sur les lois canadiennes et/ou normes internationales adoptées.	85 % Date limite d'atteinte de l'objectif : mars 2015
3.2.2 Surveillance de la sécurité maritime	Conformité des bâtiments canadiens (autre que de plaisance) inspectés aux règlements applicables.	Pourcentage de bâtiments canadiens inspectés (autre que de plaisance) qui sont conformes aux règlements applicables.	68 % Date limite d'atteinte de l'objectif : mars 2015
	Conformité aux règlements relatifs aux embarcations de plaisance.	Pourcentage d'embarcations de plaisance conformes aux règlements applicables (y compris celles qui ont fait l'objet d'une vérification de courtoisie).	60 % Date limite d'atteinte de l'objectif : mars 2015
	La surveillance réglementaire par le contrôle par l'État du port est assurée grâce à l'inspection des bâtiments étrangers à risque élevé.	Pourcentage de bâtiments étrangers à risque élevé inspectés.	95 % Date limite d'atteinte de l'objectif : mars 2017
3.2.3 Protection des eaux navigables	Le droit du public à la navigation dans les voies maritimes canadiennes est protégé.	Nombre de plaintes formulées par le public pour des travaux non conformes aux dispositions législatives sur les eaux navigables.	175 Date limite d'atteinte de l'objectif : mars 2015

Faits saillants de la planification

À l'appui de ce programme, Transports Canada :

- modernisera les cadres de réglementation et de surveillance de la Sécurité maritime afin de réduire le fardeau règlementaire, et améliorera les activités de conformité et de surveillance de manière à minimiser le nombre d'incidents dans les eaux canadiennes;
- respectera les engagements pris dans le plan d'action pour le Conseil de coopération Canada-États-Unis en matière de réglementation, comme l'harmonisation des normes et des règlements qui s'appliquent aux gilets de sauvetage, à la construction des petites embarcations, aux processus d'approbation, aux processus de rappel et à la surveillance de la conformité;
- élaborera de nouveaux règlements pour améliorer le régime actuel d'inspection des navires-citernes en renforçant les exigences touchant l'inspection des bâtiments. Cette initiative fait partie du Plan d'action économique du Canada et de notre priorité ministérielle qui consiste à soutenir le développement responsable des ressources. De plus amples détails sont présentés à la page Web suivante : Plan d'action économique du Canada – Priorités – Développement responsable des ressources – Accroître la sécurité pipelinière et maritime[lix].

Ces activités contribuent à un réseau de transport maritime efficient et durable dans lequel le public continuera d'avoir confiance.

Programme 3.3 : Sécurité ferroviaire

Description : En vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*[lx], le Programme Sécurité ferroviaire permet l'élaboration, la mise en œuvre et la promotion des politiques, des règlements, des normes et de la recherche en matière de sécurité. Elle permet également d'assurer la surveillance de l'industrie ferroviaire, d'encourager la sécurité publique aux passages à niveau et de déceler les risques d'intrusion. Des fonds pour accroître la sécurité aux passages à niveau sont également offerts dans le cadre de cette activité.

Ressources financières (en millions de dollars)

Total des dépenses budgétaire (Budget principal des dépenses) 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014 (en millions de dollars)	Dépenses prévues 2014-2015 (en millions de dollars)	Dépenses prévues 2015-2016 (en millions de dollars)
34	34	34	34

Ressources humaines (équivalents temps plein – ETP)

2013-2014	2014-2015	2015-2016
204	204	204

Résultats attendus, indicateurs de rendement et cibles

Programme et sous-programmes	Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles
3.3 Sécurité ferroviaire	Un réseau de transport ferroviaire sécuritaire.	Taux d'accidents ferroviaires (par million de trains-milles) qui se produisent sur les chemins de fer de compétence fédérale (ces accidents comprennent les déraillements et les collisions en voie principale, les déraillements et les collisions hors d'une voie principale, les incendies/explosions et autres) (moyenne quinquennale).	13,3
		Taux d'incidents ferroviaires (par million de trains-milles) qui se produisent sur les chemins de fer de compétence fédérale (ces incidents comprennent l'aiguillage de voie principale en position anormale, le mouvement dépassant les limites de vitesse autorisées, la fuite de marchandises dangereuses, un membre d'équipe frappé d'incapacité, le matériel roulant parti à la dérive, une indication moins contraignante que celle requise et le chevauchement d'autorisations sans mesure de protection) (moyenne quinquennale).	2,32
3.3.1 Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire	Le cadre réglementaire traite les risques les plus élevés.	Le pourcentage des stratégies d'atténuation des risques ferroviaires élaborées en fonction du nombre total des risques cernés.	90 %
3.3.2 Surveillance de la sécurité ferroviaire	L'industrie du transport ferroviaire possède une solide culture de sécurité.	Indice de la mise en œuvre des SGS dans l'industrie du transport ferroviaire.	À déterminer
	L'industrie du transport ferroviaire est conforme.	Pourcentage de l'industrie du transport ferroviaire qui est conforme aux règles, règlements et normes énoncés dans la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.	80% Date limite d'atteinte de l'objectif : mars 2015
3.3.3 Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire	Passages à niveau sécuritaires.	Pourcentage de la réduction des collisions aux passages à niveau.	5 % Date limite d'atteinte de l'objectif mars 2015
	Intrusions éliminées.	Pourcentage de la réduction des accidents liés aux intrusions.	5 % Date limite d'atteinte de l'objectif : mars 2015

Faits saillants de la planification

À l'appui de ce programme, Transports Canada :

- entreprendra l'élaboration et la modification des règlements clés découlant des modifications apportées à la *Loi sur la sécurité ferroviaire*[lxx], notamment concernant les sanctions administratives pécuniaires, les certificats d'exploitation de chemin de fer, les passages à niveau et les systèmes de gestion de la sécurité;
- renforcera la fonction de surveillance en mettant à jour le Programme national de formation sur la sécurité ferroviaire pour les inspecteurs;
- achèvera l'élaboration de la Passerelle intégrée de la Sécurité ferroviaire afin de veiller à la qualité des données pour la prise de décision.

Ces activités visent principalement à promouvoir et à favoriser la sécurité du réseau de transport ferroviaire du Canada.

Programme 3.4 : Sécurité des véhicules automobiles

Description : Le Programme Sécurité des véhicules automobiles, qui repose sur la *Loi sur la sécurité automobile*[lxxi] et sur la *Loi sur les transports routiers*[lxxii], permet d'élaborer des lois, des politiques, des règlements et de surveiller l'industrie qui relève de la réglementation en vue de réduire le nombre de décès et de blessures ainsi que les coûts sociaux qui découlent de l'utilisation de l'automobile.

Ressources financières (en millions de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014 (en millions de dollars)	Dépenses prévues 2014-2015 (en millions de dollars)	Dépenses prévues 2015-2016 (en millions de dollars)
25	25	20	20

Ressources humaines (équivalents temps plein – ETP)

2013-2014	2014-2015	2015-2016
111	107	107

Résultats attendus, indicateurs de rendement et cibles

Programme et sous-programmes	Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles
3.4 Sécurité des véhicules automobiles	Véhicules plus sécuritaires fondé sur l'amélioration dans la prévention et la survivance des collisions.	Collisions par 10 000 véhicules automobiles immatriculés.	Réduction de 2 % du taux pour 2012 par rapport à la moyenne des 5 années précédentes.
		Décès (occupants des véhicules) par tranche de 10 000 collisions survenues sur les routes publiques et signalées aux policiers.	Réduction de 1 % du taux pour 2012 par rapport à la moyenne des 5 années précédentes.
		Blessures graves (occupants des véhicules) par tranche de 10 000 collisions survenues sur les routes publiques et signalées aux policiers. *Cibles pour chacun des 3 indicateurs sont fondées sur les estimations des améliorations futures, développés en utilisant l'historique des changements vécus d'année en année de 2006 à 2010. Cela correspond à la stratégie de la sécurité routière 2015 du CCATM pour la période de référence 2006 à 2010, contre lequel les évaluations sont faites.	
3.4.1 Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles	Un cadre réglementaire fondé sur le rendement qui est harmonisé avec les régimes de sécurité automobile internationaux, s'il y a lieu.	Pourcentage des normes qui sont harmonisées aux normes internationales en matière de sécurité automobile.	80 %
3.4.2 Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles	L'industrie des véhicules automobiles est conforme aux normes réglementaires.	Pourcentage de l'industrie des véhicules automobiles qui est conforme aux normes réglementaires.	80 %
3.4.3 Sécurité des transporteurs routiers	Régime de sécurité harmonisé pour les transporteurs routiers des provinces et des territoires, grâce à l'adoption du Code canadien de sécurité.	Pourcentage des provinces et territoires qui ont adopté toutes les 15 normes figurant dans le Code canadien de sécurité.	60 %

Faits saillants de la planification

À l'appui de ce programme, Transports Canada :

- poursuivra le travail avec les représentants américains dans le cadre du plan d'action conjoint pour le Conseil de coopération Canada-États-Unis[lxiv] en matière de réglementation afin d'harmoniser le plus possible les normes existantes en matière de sécurité automobile;
- étudiera les possibilités de diminuer la paperasserie et rehausser la surveillance selon le cadre législatif sur la sécurité automobile;

Ces activités contribuent à promouvoir la sécurité automobile et à accroître la confiance du public à l'égard de la sécurité des véhicules automobiles du Canada.

Programme 3.5 : Transport des marchandises dangereuses

Description : Exigence de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*[lxv], le Programme Transport des marchandises dangereuses, fondé sur les risques, permet d'élaborer des normes et des règlements en matière de sécurité, d'assurer la surveillance des incidents mettant en cause des marchandises dangereuses et de fournir des conseils d'experts (p. ex., Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC)[lxvi] quant à ces incidents aux fins suivantes: promouvoir la sécurité publique dans tous les modes de transport des marchandises dangereuses au Canada; déterminer les menaces à la sécurité publique et appliquer la Loi et ses règlements; orienter les interventions d'urgence et limiter les répercussions des incidents relatifs au transport des marchandises dangereuses; et élaborer des politiques et entreprendre des recherches en vue d'accroître la sécurité.

Ressources financières (en millions de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014 (en million de dollars)	Dépenses prévues 2014-2015 (en million de dollars)	Dépenses prévues 2015-2016 (en million de dollars)
13	13	13	13

Ressources humaines (équivalents temps plein – ETP)

2013-2014	2014-2015	2015-2016
127	126	128

Résultats attendus, indicateurs de rendement et cibles

Programme et sous-programmes	Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles
3.5 Transport des marchandises dangereuses	Sécurité publique lors du transport de marchandises dangereuses.	Le nombre de rejets de marchandises dangereuses à signaler par billion de dollars du produit intérieur brut du Canada (moyenne quinquennale).	207,2
		Nombre de rejets de marchandises dangereuses à signaler, qui ont causé des blessures ou des décès par billion de dollars du produit intérieur brut du Canada (moyenne quinquennale).	3,5
3.5.1 Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses	Harmonisation du *Règlement sur le TMD* avec les règlements internationaux et les normes nationales.	Pourcentage de toutes les exigences règlementaires, nouvelles ou modifiées, qui doivent être harmonisées avec les règlements internationaux.	70 %
3.5.2 Surveillance du transport des marchandises dangereuses	L'industrie des marchandises dangereuses est conforme.	Pourcentage des inspections qui nécessitent un suivi[19].	10 %
3.5.3 Intervention d'urgence - Transport des marchandises dangereuses	Opérations sécuritaires aux sites d'incident.	Pourcentage de demandes de plans d'intervention d'urgence étudiées dans le délai accordé selon la norme de service établie dans le cadre de l'évaluation des plans d'intervention d'urgence.	85 %

Faits saillants de la planification

À l'appui de ce programme, Transports Canada :

- appliquera de manière plus uniforme les régimes nationaux et modaux d'application de la loi et de planification et d'établissement de rapports d'inspection, fondés sur le risque;

[19] Pour déterminer si un suivi est requis, un calcul est effectué en fonction des non-conformités décelées et des activités du site (classe de MD, importation ou exportation, en vrac ou en contenant).

- mettra à jour et mettra en œuvre une stratégie sur le rendement relativement au taux de conformité réglementaire de manière à inclure tous les modes de transport;

Ces activités visent principalement à améliorer la surveillance, les normes et les conseils de manière à accroître la sécurité du public relativement au transport des marchandises dangereuses dans tous les modes au Canada.

Programme 3.6 : Sûreté aérienne

Description : Le Programme Sûreté aérienne permet d'élaborer, d'appliquer et de surveiller les politiques, les programmes, les règlements et les normes nécessaires pour un système de l'aviation canadien sûr en harmonie avec celui de la communauté aérienne internationale.

Ressources financières (en millions de dollars)

Total des dépenses Budgétaires (Budget principal des dépenses) 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014 (en million de dollars)	Dépenses prévues 2014-2015 (en million de dollars)	Dépenses prévues 2015-2016 (en million de dollars)
33	33	32	30

Ressources humaines (équivalents temps plein – ETP)

2013-2014	2014-2015	2015-2016
309	307	297

Résultats attendus, indicateurs de rendement et cibles

Programme et sous-programmes	Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles
3.6 Sûreté aérienne	Les normes canadiennes sont alignées sur les normes de sûreté aérienne internationales.	Pourcentage des règlements sur la sûreté aérienne harmonisés avec les normes de l'OACI	100 %
3.6.1 Cadre réglementaire de la sûreté aérienne	Le cadre réglementaire est conforme aux normes internationales et aux pratiques recommandées.	Pourcentage du cadre réglementaire qui est harmonisé avec les normes internationales.	100 %
3.6.2 Surveillance de la sûreté aérienne	Les intervenants comprennent les exigences de conformité dans le cadre réglementaire de la sûreté.	Pourcentage des inspections achevées sans qu'aucune sanction administrative pécuniaire n'ait été attribuée.	90 %
3.6.3 Programme d'infrastructure technologique	Les intervenants ont accès aux normes.	Pourcentage des technologies approuvées mises à la disposition des intervenants.	90 %

Faits saillants de la planification

À l'appui de ce programme, Transports Canada :

- améliorera et renforcera sa fonction de surveillance afin d'améliorer la sûreté des transports en élaborant des outils opérationnels liés aux mises à jour et aux changements réglementaires;
- exécutera les initiatives du Plan d'action Par-delà la frontière[lxvii] relatives à la facilitation du transport transfrontalier en élaborant et en favorisant la reconnaissance mutuelle du contrôle des passagers, des bagages et du fret avec les États-Unis.

Ces activités visent principalement à rehausser la surveillance et les procédures afin d'aider à protéger l'intégrité et la sûreté du réseau de transport aérien du Canada. La mise en œuvre du Plan d'action Par-delà la frontière[lxviii] simplifiera la circulation des marchandises et des personnes à la frontière tout en maintenant la sûreté.

Programme 3.7 : Sûreté maritime

Description : Le Programme Sûreté maritime, en collaboration avec ses partenaires, permet de veiller à l'application de la *Loi sur la sûreté du transport maritime*[lxix] pour protéger le Canada et ses citoyens de façon à respecter les valeurs canadiennes. Elle permet de protéger l'intégrité et la sûreté ainsi que l'efficacité du réseau de transport maritime du Canada contre des interventions illicites, des attentats terroristes ou l'exploitation du réseau comme moyen d'attaquer nos alliés.

Ressources financières (en millions de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014 (en million de dollars)	Dépenses prévues 2014-2015 (en million de dollars)	Dépenses prévues 2015-2016 (en million de dollars)
15	15	14	14

Ressources humaines (équivalents temps plein – ETP)

2013-2014	2014-2015	2015-2016
131	128	127

Résultats attendus, indicateurs de rendement et cibles

Programme et sous-programmes	Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles
3.7 Sûreté maritime	L'industrie a confiance dans le système de sûreté maritime du Canada.	Pourcentage de l'industrie qui indique qu'elle a confiance dans le système de sûreté maritime du Canada.	80 % Date limite d'atteinte de l'objectif : mars 2015
3.7.1 Cadre de réglementation en matière de sûreté maritime	Un cadre de réglementation axé sur le risque conforme aux conventions internationales.	Pourcentage du cadre de réglementation aligné sur les lois canadiennes et/ou les conventions internationales adoptées.	85 % Date limite d'atteinte de l'objectif : mars 2015
3.7.2 Surveillance de la sûreté maritime	Les intervenants respectent les exigences du cadre de réglementation de la sûreté maritime.	Pourcentage d'inspections exécutées qui ne se sont pas traduites par une sanction administrative pécuniaire.	90 % Date limite d'atteinte de l'objectif : mars 2015
3.7.3 Centres d'opérations de sécurité maritime	Le gouvernement du Canada dispose des renseignements nécessaires pour intervenir en cas de menaces ou d'incidents liés à la sûreté maritime.	Pourcentage des bâtiments pénétrant en eaux canadiennes pour lesquels une matrice de conformité à la réglementation est établie.	100 % Date limite d'atteinte de l'objectif : mars 2015

Faits saillants de la planification

À l'appui de ce programme, Transports Canada :

- modernisera les cadres de réglementation et de surveillance de la Sûreté maritime afin de réduire le fardeau règlementaire, et il améliorera les activités de conformité et de surveillance de manière à minimiser le nombre d'incidents dans les eaux canadiennes;
- adoptera un cadre conjoint de sécurité et de sûreté afin d'harmoniser les exigences réglementaires avec les États-Unis, de même que les deux régimes d'inspection, dans le cadre du plan d'action pour le Conseil de coopération Canada-États-Unis en matière de réglementation;
- élaborera un cadre pour gérer la circulation en cas d'urgence dans le cadre de l'initiative du « Plan d'action Par-delà la frontière : une vision commune de la sécurité et de la compétitivité économique à l'intérieur du périmètre ».

Ces activités contribuent à améliorer l'élaboration et l'administration des politiques et des règlements de manière à favoriser la sûreté maritime et à promouvoir le réseau de transport maritime du Canada.

Programme 3.8 : Sûreté du transport terrestre et intermodal

Description : Relevant de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*[lxx], de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux*[lxxi], de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*[lxxii] et du mandat en matière de sûreté des transports du gouvernement fédéral, le Programme Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal permet de renforcer la sûreté du transport terrestre et du transport intermodal. En collaboration avec des partenaires pour protéger le Canada et les Canadiens d'une façon qui respecte les valeurs canadiennes et qui assure l'efficacité du réseau de transport, le programme offre un leadership fédéral, prévoit l'élaboration et le renforcement des cadres réglementaires et volontaires, et développe des matériels d'orientation.

Ressources financières (en millions de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014 (en million de dollars)	Dépenses prévues 2014-2015 (en million de dollars)	Dépenses prévues 2015-2016 (en million de dollars)
5	5	5	5

Ressources humaines (équivalents temps plein – ETP)

2013-2014	2014-2015	2015-2016
41	42	41

Résultats attendus, indicateurs de rendement et cibles

Programme	Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible
3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal	Les intervenants respectent les modalités des cadres volontaires.	Pourcentage d'évaluation des visites de site et de documentation des intervenants qui ont entraîné la délivrance d'une lettre de non-conformité au PE.	5 %

Faits saillants de la planification

À l'appui de ce programme, Transports Canada :

- améliorera et renforcera son programme de surveillance en élaborant un calendrier national d'inspection axé sur le risque et en faisant rapport sur les progrès en fonction des cibles d'inspection;
- élaborera des directives en matière de politiques opérationnelles normalisées afin de veiller à ce que le calendrier d'inspection axé sur le risque soit respecté;
- rehaussera la sûreté des ponts et des tunnels internationaux en élaborant des protocoles d'entente avec les propriétaires et les exploitants dans le contexte du cadre de sûreté applicable aux ponts et aux tunnels internationaux.

Ces activités visent principalement à rehausser la surveillance et à offrir des conseils d'experts et des recommandations pour améliorer la sûreté du transport terrestre (ferroviaire et routier) et intermodal (combinaison de plusieurs modes) au Canada.

Programme 3.9 : Sécurité et sûreté multimodale

Description : Le Programme de Sécurité et sûreté multimodale contribue aux politiques et aux normes qui servent à rehausser la sécurité et la sûreté dans plus d'un mode de transport (par exemple, les systèmes de gestion intégrée et les évaluations du renseignement). Ce programme fournit également de la formation technique commune aux employés et aux inspecteurs de systèmes, afin de s'assurer que le Ministère soit en mesure d'inspecter les exploitants, d'appliquer les règlements, et de répondre à toutes les situations d'urgence qui pourraient toucher le réseau national des transports au Canada. En dernier lieu, ce programme prépare et coordonne les interventions en cas de menaces émergentes visant la sécurité et la sûreté, et de situations qui pourraient avoir des répercussions sur le réseau national des transports.

Ressources financières (en millions de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014 (en million de dollars)	Dépenses prévues 2014-2015 (en million de dollars)	Dépenses prévues 2015-2016 (en million de dollars)
11	11	11	11

Ressources humaines (équivalents temps plein – ETP)

2013-2014	2014-2015	2015-2016
122	121	120

Résultats attendus, indicateurs de rendement et cibles

Programme et sous-programmes	Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles
3.9 Sécurité et sûreté multimodale	Les questions relatives à la sécurité et à la sûreté des transports sont gérées de manière uniforme pour tous les modes de transport.	Nombre de nouvelles pratiques communes adoptées.	3
3.9.1 Stratégies et services intégrés multimodals	Les intervenants internes disposent de l'information dont ils ont besoin pour gérer les questions relatives à la sécurité et à la sûreté des transports de manière intégrée et cohérente pour tous les modes de transport.	Pourcentage d'intervenants internes indiquant un taux de satisfaction d'au moins quatre sur cinq en ce qui concerne les produits et les services fournis.	80 %
3.9.2 Préparatifs d'urgence et les activités du Centre d'intervention	Transports Canada s'acquitte de ses responsabilités en matière de préparatifs prévues aux termes de la *Loi sur la gestion des urgences*.	Score minimal de 85 % dans les sections sur les préparatifs (7B, 12A, 12B, 12C) de l'évaluation du Plan stratégique de gestion des urgences de Transports Canada réalisée par Sécurité publique Canada.	85 %
	Transports Canada est en mesure d'intervenir en cas de situations d'urgence.	Pourcentage de conclusions et de recommandations sur les rapports après événements ayant été formulées ou prises en compte dans les délais indiqués.	90 %
3.9.3 Formation technique intégrée	Les inspecteurs et les experts techniques possèdent les compétences techniques requises pour assumer leurs responsabilités conformément aux normes établies.	Pourcentage d'apprenants indiquant un taux de satisfaction d'au moins trois sur cinq en ce qui concerne l'atteinte des objectifs du cours.	80 %
		Pourcentage d'apprenants indiquant un taux de satisfaction d'au moins trois sur cinq en ce qui concerne les cours et les ateliers de formation.	80%

Faits saillants de la planification

À l'appui de ce programme, Transports Canada :

- s'efforcera d'appliquer de manière uniforme les régimes nationaux et modaux d'application de la loi et de planification et d'établissement de rapports d'inspections fondés sur le risque dans tous les programmes du résultat stratégique 3;
- élaborera une liste de priorités relativement aux modifications réglementaires touchant la sécurité et la sûreté des transports dans le but de réduire la paperasserie et le fardeau imposé à l'industrie tout en maintenant des niveaux acceptables de sécurité et de sûreté et en assurant la protection de l'environnement.

Ces activités contribueront à une gestion efficace des activités et des ressources connexes qui ont une incidence sur plus d'un mode de transport de manière à rehausser la sécurité et la sûreté générales du réseau de transport.

Programme 4.1 : Services internes

Description : Le Programme des Services internes englobe les activités et les ressources connexes qui sont gérées de manière à répondre à tous les résultats stratégiques, aux besoins des programmes, de même qu'à d'autres obligations ministérielles. Les Services internes inclus Gestion et de surveillance[20], Communications, Services juridiques, Gestion des ressources humaines, Gestion financière, Gestion de l'information, Technologies de l'information, Biens immobiliers, Matériel et Acquisition.

Ressources financières (en millions de dollars)

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2013-2014	Dépenses prévues 2013-2014 (en million de dollars)	Dépenses prévues 2014-2015 (en million de dollars)	Dépenses prévues 2015-2016 (en million de dollars)
147	159	162	167

[20] Gestion et de surveillance comprennent les groupes de services suivants : Politiques stratégiques et relations intergouvernementales, Services exécutifs, Planification et établissement de rapports, Vérification interne, Évaluation, Bureau de l'intégrité, Gouvernance des sociétés d'État et Accès à l'information et protection des renseignements personnels

Ressources humaines (équivalents temps plein – ETP)

2013-2014	2014-2015	2015-2016
1 168	1 128	1 120

Faits saillants de la planification

À l'appui de ce programme, Transports Canada prendra les mesures suivantes :

Vérification et évaluation

- Poursuivra la mise en place d'un processus de suivi amélioré du plan d'action de la direction axé sur les faits pour toutes les recommandations en suspens découlant de vérifications et d'évaluations internes et externes.
- Appliquera les plans de vérification et d'évaluation axés sur le risque approuvés annuellement et rendre compte de constatations découlant des vérifications à un comité de vérification externe et des constatations découlant des évaluations à un comité d'évaluation.
- Réalisera une étude annuelle sur les pratiques de mesure du rendement à Transports Canada.

Communications

- Les Canadiens sont au quatrième rang mondial des utilisateurs d'Internet et ils y ont de plus en plus recours pour obtenir de l'information, notamment au sujet de leur gouvernement; c'est pourquoi Transports Canada continuera d'étendre son utilisation des communications axées sur la technologie au-delà de la présence Web traditionnelle et augmentera son utilisation des nouveaux médias, notamment des médias sociaux.

Gestion des ressources humaines

- Fournira une orientation et des conseils en ce qui a trait aux restructurations organisationnelles, notamment la gestion de l'effectif et les réorganisations majeures, en appui aux décisions du budget de 2012 et d'autres initiatives de changement importantes.
- Fournira une orientation et des conseils en appui à la modernisation de la classification.
- Entreprendra le renouvellement et la transformation des services en introduisant un nouveau modèle de prestation des services des ressources humaines et en adoptant le processus opérationnel commun pangouvernemental en matière de ressources humaines.

Gestion financière

- Améliorera le système de contrôle interne en matière de rapports financiers afin d'assurer des renseignements financiers exacts, pertinents et fiables et une gestion efficace des risques liés à la gérance des services publics.
- Aidera la direction à améliorer les prévisions et la gestion des ressources de manière à ce que Transports Canada fonde ses décisions d'affectation des ressources sur des renseignements exacts disponibles en temps opportun, notamment une délégation budgétaire plus hâtive et de nouveaux outils prévisionnels (lignes directrices, modèles, formation, etc.).

Gestion de l'information (GI) et technologie de l'information (TI)

- Assurera une transition en douceur vers le modèle de services communs pour le courrier électronique, les télécommunications et les réseaux de Services partagés Canada tout en offrant des services opérationnels et des conseils fonctionnels quotidiens en matière de GI-TI et en renouvelant l'infrastructure de GI-TI du Ministère, au besoin.
- Poursuivra le travail en vue de la mise en œuvre d'un modèle consolidé pour la gouvernance, la planification des investissements, la surveillance et la prestation des services en matière de GI-TI.

Ces initiatives contribueront à gérer de façon efficace les activités et les ressources connexes afin de répondre aux besoins permanents du Ministère et aux exigences des organismes centraux en matière de surveillance. Dans le contexte des réductions budgétaires, afin de maintenir leur efficacité, il est important que les Services internes recentrent, transforment et renouvellent leurs fonctions essentielles et adaptent leurs services aux nouveaux besoins du Ministère.

Section III : Renseignements supplémentaires

Principales données financières

Pour plus amples de renseignements sur les états financiers du Transports Canada, veuillez visiter notre site Web.[lxxiii]

État condensé de la situation financière prospectif
au 31 mars 2014
(en millions de dollars)

	Écart ($)	Résultats prévus 2014	Résultats estimatifs 2013
Total des passifs	(6)	1 976	1 982
Total des actifs financiers nets	57	1 138	1 081
Dette nette ministérielle	(63)	838	901
Total des actifs non financiers	37	2 409	2 372
Situation financière nette ministérielle	**100**	**1 571**	**1 471**

Note: En raison de l'arrondissement des montants, les chiffres pourraient ne pas correspondre au total indiqué ou détails fournis ailleurs. Ces chiffres sont préparés en utilisant la comptabilité d'exercice et ils diffèrent donc des dépenses prévues présentées dans d'autres parties du présent Rapport sur les plans et les priorités.

État condensé des résultats et de la situation financière nette ministérielle prospectif pour l'exercice se terminant le 31 mars 2014
(en millions de dollars)

	Écart ($)	Résultats prévus 2014	Résultats estimatifs 2013
Total des charges	(69)	1 594	1 663
Total des revenus	(2)	86	88
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	(67)	1 508	1 575
Financement du gouvernement et transferts	106	1 608	1 502
Coût de fonctionnement net après le financement du gouvernement et les transferts	(173)	(100)	73
Situation financière nette ministérielle – début de l'exercice	(73)	1 471	1 544
Situation financière nette ministérielle – fin de l'exercice	**100**	**1 571**	**1 471**

Note: En raison de l'arrondissement des montants, les chiffres pourraient ne pas correspondre au total indiqué ou détails fournis ailleurs. Ces chiffres sont préparés en utilisant la comptabilité d'exercice et ils diffèrent donc des dépenses prévues présentées dans d'autres parties du présent Rapport sur les plans et les priorités.

Liste des tableaux de renseignements supplémentaires

La version électronique de tous les tableaux de renseignements supplémentaires qui figurent dans le Rapport sur les plans et priorités de 2013-2014 est affichée sur le site Web de Transports Canada[lxxiv].

- Renseignements sur les programmes de paiements de transfert;
- Écologisation des opérations gouvernementales;
- Initiatives horizontales;
- Sources des revenus disponibles et des revenus non disponibles;
- Rapport d'étape sur les grands projets de l'État et les projets de transformation;

- Sommaire des dépenses en capital par activité de programme;
- Vérifications internes et évaluations à venir (trois prochains exercices);

Rapport sur les dépenses fiscales et les évaluations

Il est possible de recourir au régime fiscal pour atteindre des objectifs de la politique publique en appliquant des mesures spéciales, comme de faibles taux d'imposition, des exemptions, des déductions, des reports et des crédits. Le ministère des Finances publie annuellement des estimations et des projections du coût de ces mesures dans son rapport intitulé *Dépenses fiscales et évaluations*[lxxv]. Les mesures fiscales présentées dans le rapport *Dépenses fiscales et évaluations* relèvent de la seule responsabilité du ministre des Finances.

Section IV : Autres sujets d'intérêt

Coordonnées de la personne-ressource de l'organisation

Vos commentaires à propos de ce rapport sont les bienvenus.

Courriel : Questions@tc.gc.ca
Téléphone : 613-990-2309
Numéro sans frais : 1-866-995-9737
Téléimprimeur (ATS): 1-888-675-6863
Télécopieur : 613-954-4731

Adresse postale :
Transports Canada (ADI)
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Sites web utiles

Discours du Trône
http://www.speech.gc.ca/fra/index.asp

Dix-neuvième rapport annuel au Premier ministre sur la fonction publique du Canada
http://www.clerk.gc.ca/fra/feature.asp?featureId=19&pageId=294

Gestion des dépenses du Secrétariat du conseil du trésor (SCT) du Canada
http://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/index-fra.asp

Plan d'action économique du Canada
http://www.actionplan.gc.ca/fr

Rapports annuels de Transports Canada
http://www.tc.gc.ca/fra/politique/anre-menu.htm

Notes en fin d'ouvrage

[i] Transports Canada : http://www.tc.gc.ca/fra/menu.htm

[ii] Portefeuille des transports, de l'infrastructure et des collectivités : http://www.tc.gc.ca/fra/sujet-ausujetdetic.htm

[iii] Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent : http://www.greatlakes-seaway.com/fr/index.html

[iv] Administration de pilotage des Grands Lacs : http://www.glpa-apgl.com/homePage_f.asp

[v] Société canadienne des postes : http://www.canadapost.ca/cpo/mc/default.jsf?LOCALE=fr

[vi] Tribunal d'appel des transports du Canada : http://www.tatc.gc.ca/index.php?lang=fra

[vii] Résultats du gouvernement du Canada : http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/descript-fra.aspx

[viii] Une croissance économique forte : http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/descript-fra.aspx

[ix] Une économie axée sur l'innovation et le savoir : http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/descript-fra.aspx

[x] Un marché équitable et sécurisé : http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/descript-fra.aspx

[xi] Un environnement propre et sain : http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/descript-fra.aspx

[xii] Un Canada sécuritaire et sécurisé : http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/descript-fra.aspx

[xiii] Rapport annuel sur la situation des transports au Canada : http://www.tc.gc.ca/fra/politique/rapport-aca-anre2011-index-3010.htm

[xiv] Dépenses prévues : http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/finance-menu.htm

[xv] Cohérence avec les résultats du gouvernement du Canada : http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/descript-fra.aspx

[xvi] Un marché équitable et sécurisé : http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/descript-fra.aspx

[xvii] Une croissance économique forte : http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/descript-fra.aspx

[xviii] Une économie axée sur l'innovation et le savoir : http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/descript-fra.aspx

[xix] Cohérence avec les résultats du gouvernement du Canada : http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/descript-fra.aspx

[xx] Un environnement propre et sain : http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/descript-fra.aspx

[xxi] Cohérence avec les résultats du gouvernement du Canada : http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/descript-fra.aspx

[xxii] Des collectivités sécuritaires et sécurisées : http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/descript-fra.aspx

[xxiii] Les rapports financiers de Transports Canada : http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/finance-ef-791.htm

[xxiv] Budget principal des dépenses de 2013-2014 : http://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/esp-pbc/me-bpd-fra.asp

[xxv] Stratégie fédérale de développement durable (SFDD) : http://www.ec.gc.ca/dd-sd/Default.asp?lang=Fr&n=C2844D2D-1

[xxvi] le site Web de Transports Canada sur le développement durable : http://www.tc.gc.ca/fra/politique/acs-dd-smdd-2615.htm

[xxvii] Stratégie fédérale de développement durable : http://www.ec.gc.ca/dd-sd/Default.asp?lang=Fr&n=C2844D2D-1

[xxviii] Transports Canada : http://www.tc.gc.ca/fra/menu.htm

[xxix] Secteurs de résultats du gouvernement du Canada : http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/frame-cadre-fra.aspx

[xxx] *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* : http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois-2007ch1.htm

[xxxi] Examen des services de transport ferroviaire des marchandises : http://www.tc.gc.ca/fra/politique/acg-examen-sfm-rfs-review-rvw-fra-2616.htm

[xxxii] Cadre de politique national pour les portes et les corridors : http://www.portesducanada.gc.ca/politiquenational.html

[xxxiii] Programme de portes d'entrée et corridors : http://www.tc.gc.ca/fra/politique/anre-menu-3023.htm

[xxxiv] Asie-Pacifique : http://www.portedelasiepacifique.gc.ca/index2.html

[xxxv] Continentale : http://www.portecontinentale.ca/index2.html

[xxxvi] Atlantique : http://www.portedelatlantique.gc.ca/strategie-index.html

[xxxvii] Par-delà frontière : http://actionplan.gc.ca/fr/content/dela-la-frontiere

[xxxviii] Programme infrastructures de transport : http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/surface-menu.htm

[xxxix] VIA Rail : http://www.viarail.ca/fr

[xl] Voie Maritime : http://www.seaway.ca/fr/

[xli] VIA Rail : http://www.viarail.ca/fr

[xlii] Initiative sur l'adaptation des transports dans le Nord : http://www.tc.gc.ca/fra/innovation/iatn-menu-1560.htm

[xliii] Organisation maritime internationale : http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/sraq-omi-menu-1877.htm

[xliv] Organisation de l'Aviation civile internationale : http://www.tc.gc.ca/fra/medias/documents-menu-oaci-6087.htm

[xlv] Programme de la qualité de l'air : http://www.ec.gc.ca/Air/default.asp?lang=Fr&n=14F71451-1

[xlvi] Plan d'action économique du Canada – initiatives appuyant le développement responsable de l'énergie : http://www.actionplan.gc.ca/fr/content/r2d-dr2

[xlvii] Stratégie ministérielle de développement durable : http://www.tc.gc.ca/fra/politique/acs-dd-smdd-2615.htm

[xlviii] *Loi fédérale sur le développement durable* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/F-8.6/

[xlix] *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-15.31/

[l] *Loi sur les pêches* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/F-14/

[li] *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (2012) : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-15.2/index.html (2012)

[lii] Stratégie fédérale de développement durable (SFDD) : http://www.ec.gc.ca/dd-sd/Default.asp?lang=Fr&n=C2844D2D-1

[liii] *Loi 2001 sur la marine marchande du Canada* : http://laws.justice.gc.ca/fra/lois/C-10.15/

[liv] *Loi sur la protection des eaux navigables* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/N-22/

[lv] *Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/S-1/

[lvi] *Loi sur le pilotage* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/P-14/index.html

[lvii] *Loi sur le cabotage* : http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois-1992ch31.htm

[lviii] *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* : http://lois-laws.justice.gc.ca/fra/lois/A-12/

[lix] Plan d'action économique du Canada – Priorités – Développement responsable des ressources – Accroître la sécurité pipelinière et maritime : http://www.actionplan.gc.ca/fr/fiche-d-information/r2d-dr2/accro-tre-la-s-curit-pipelini-re-et-maritime

[lx] *Loi sur la sécurité ferroviaire* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/R-4.2/index.html

[lxi] *Loi sur la sécurité ferroviaire* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/R-4.2/index.html

[lxii] *Loi sur la sécurité automobile* : http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois-1993ch16.htm

[lxiii] *Loi sur les transports routiers* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/M-12.01/

[lxiv] Plan d'action conjoint pour le Conseil de coopération Canada-États-Unis : http://actionplan.gc.ca/fr/content/dela-la-frontiere

[lxv] *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/T-19.01/

[lxvi] Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) : http://www.tc.gc.ca/fra/canutec/menu.htm

[lxvii] Plan d'action Par-delà la frontière : http://actionplan.gc.ca/fr/content/dela-la-frontiere

[lxviii] Plan d'action Par-delà la frontière : http://actionplan.gc.ca/fr/content/dela-la-frontiere

[lxix] *Loi sur la sûreté du transport maritime* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/M-0.8/

[lxx] *Loi sur la sécurité ferroviaire* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/R-4.2/index.html

[lxxi] *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/I-17.05/index.html

[lxxii] *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/T-19.01/

[lxxiii] États financiers de Transports Canada : http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/finance-ef-791.htm

[lxxiv] Site Web de Transports Canada : http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/finance-ef-791.htm

[lxxv] Dépenses fiscales et évaluations : http://www.fin.gc.ca/purl/taxexp-fra.asp